



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

"VISION INTROSPECTIVA DEL TURISMO NAUTICO  
INTERNACIONAL EN MEXICO"

**TESIS PROFESIONAL**  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN RELACIONES  
INTERNACIONALES  
PRESENTA EL ALUMNO  
MIGUEL ANGEL RAMIREZ VIZARRA

OCTUBRE, 1986



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# I N D I C E

	PAG.
INTRODUCCION	1
CAPITULO 1. SITUACION INTERNACIONAL DEL TURISMO.	13
1.1 Antecedentes; participación de diversas ciencias en el Turismo Internacional.	13
1.2 Aspectos particulares del turismo: en países subdesarrollados y en los desarrollados, análisis de indicadores económicos del sistema turístico internacional.	16
CAPITULO 2. ANTECEDENTES DEL TURISMO NAUTICO INTERNACIONAL Y EL CASO PARTICULAR DE LOS YATES.	26
2.1 Perfiles generales del turismo náutico.	26
2.2 Recreación y desarrollo.	27
2.3 Líneas navieras internacionales.	28
2.3.1 Pabellones de libre registro.	29
2.3.2 Fletamentos.	29
2.3.3 Transbordadores.	30
2.4 Navegación turística: Marítima y fluvial.	31
2.4.1 Turismo náutico deportivo internacional.	35
2.4.2 Industria náutica deportiva Mundial.	36

	PAG.
CAPITULO 3. TURISMO EN MEXICO.	38
3.1 Antecedentes generales.	38
3.2 Organización del turismo en México; sus orígenes.	39
3.2.1 Políticas turísticas naciona- les; fomento.	41
3.3 Repercusiones económicas en el sec- tor turismo; el gasto turístico.	50
3.4 Políticas de apoyo al turismo náuti- co: Antecedentes, estímulos fisca- les y creación de empleos.	55
3.5 Objetivos generales y captación de divisas.	62
3.6 Plan nacional de desarrollo ( 1983- 1988 ).	65
3.6.1 Problemática turística.	66
3.6.2 Foro de consulta popular.	67
3.6.3 Propósitos del P.N.D. en mate- ria náutica turística; los -- puertos industriales.	67
3.7 Incentivos jurídicos en zonas prio- ritarias para el turismo náutico - deportivo.	71

	PAG.
CAPITULO 4. TURISMO NAUTICO DEPORTIVO EN MEXICO Y SU PARTICIPACION EN EL AMBITO INTERNACIONAL.	83
4.1 Afluencia internacional de turistas-náutico-deportivos a México.	84
4.1.1 Captación de divisas.	92
4.2 El caso de los transbordadores en México.	93
4.3 Yates de altura que visitan México;- estacionalidad, estancia y algunos - aspectos particulares.	97
4.4 Equipo para la práctica del turismo-náutico en México.	106
4.5 Afluencia de yatistas internacionales a costas nacionales; zonas de <u>ma</u> yor atractivo para los yatistas.	109
4.5.1 Zonas que registran mayor atractivo al Turismo Náutico <u>Interna</u> cional.	110
4.6 Otros tipos de turismo náutico.	114
CAPITULO 5. ANALISIS CRITICO DEL TURISMO NAUTICO-DEPOR <u>TIVO</u> INTERNACIONAL EN MEXICO.	116
5.1 Organización de la demanda.	120
5.2 Promoción y desarrollo de la oferta.	123
5.2.1 Costa atlántica.	125
5.2.2 Costa pacífica; casos particulares.	130
5.2.3 Mar de las Antillas en México.	151

	PAG.
5.3 Territorio insular.	154
5.3.1 Definiciones.	155
5.4 Aguas interiores y marítimas.	157
5.5 Dependencias gubernamentales participantes en la activi-- dad náutico-turística; legis lación.	167
5.5.1 Despachos marítimos y recintos fiscales en - marinas y puertos de abrigo.	179
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	209
CITAS BIBLIOGRAFICAS.	
BIBLIOGRAFIA.	
CUADROS Y MAPAS.	

ANEXOS:

A P E N D I C E S

- I. PROGRAMA NACIONAL DE TURISMO 1984 - 1988.
- II. PROGRAMA DE ACCION INMEDIATA PARA FOMENTO DEL TURISMO.
- III. REGLAMENTO DE OPERACIONES DE MARINAS TURISTICAS.
- IV. ACUERDO QUE SEÑALA REGLAS PARA LA IMPORTACION TEMPORAL DE EMBARCACIONES RECREATIVAS Y DEPORTIVAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DE RECINTOS FISCALIZADOS EN MARINAS TURISTICAS.

## INTRODUCCION

El turismo Náutico-Deportivo en México: es una alternativa para la captación de divisas, que aún no ha sido aprovechada de manera integral y sistemáticamente, para beneficio político y socioeconómico del país.

El presente trabajo plantea aspectos esenciales en torno al turismo náutico internacional, así como la participación que México registra y que podría obtener de dicha actividad mediante la captación de divisas extras, si se contara con la infraestructura especializada y una serie de medidas específicas, necesarias para atender satisfactoriamente las exigencias de quienes se avocan a la aventura del mar, a todo tipo de actividades acuático-recreativas, que en países como Estados Unidos y España, han alcanzado vital importancia, sobre todo si se considera que el 70% de los turistas que se desplazan en todo el mundo lo hacen a través y con destino a las costas, y que el turismo náutico-deportivo registra un promedio del 20% de incremento anual (1).

México cuenta con uno de los patrimonios turísticos más relevantes de la tierra, ya que posee abundantes recursos naturales a lo largo de sus más de diez mil kilómetros de playas, 200 de ellas acondicionadas; ejerce soberanía en 239 islas, 246 lagos y lagunas, 25 cenotes, 62 zonas de pesca, 12 ríos, 1500 presas-

## INTRODUCCION

El turismo Náutico-Deportivo en México: es una alternativa para la captación de divisas, que aún no ha sido aprovechada de manera integral y sistemáticamente, para beneficio político y socioeconómico del país.

El presente trabajo plantea aspectos esenciales en torno al turismo náutico internacional, así como la participación que México registra y que podría obtener de dicha actividad mediante la captación de divisas extras, si se contara con la infraestructura especializada y una serie de medidas específicas, necesarias para atender satisfactoriamente las exigencias de quienes se avocan a la aventura del mar, a todo tipo de actividades -- acuático-recreativas, que en países como Estados Unidos y España, han alcanzado vital importancia, sobre todo si se considera que el 70% de los turistas que se desplazan en todo el mundo lo hacen a través y con destino a las costas, y que el turismo náutico-deportivo registra un promedio del 20% de incremento anual (1).

México cuenta con uno de los patrimonios turísticos más relevantes de la tierra, ya que posee abundantes recursos naturales a lo largo de sus más de diez mil kilómetros de playas, 200 de -- ellas acondicionadas; ejerce soberanía en 239 islas, 246 lagos-- y lagunas, 25 cenotes, 62 zonas de pesca, 12 ríos, 1500 presas--

y 1185 cascadas, y por si fuera poco, existen 16 zonas de práctica para el turismo cinegético, elemento muy importante como destino por excelencia del turismo náutico, que encuentra en él un complemento de sus actividades. (2)

Pero, tal vez lo más significativo que debe destacarse son los cuatro mares en los que México ejerce su soberanía, lo que le concede la categoría internacional, de ser un país cien por -- ciento marítimo.

Sin embargo, a pesar del interés manifestado por el Estado Mexicano, aún no se cuenta con la infraestructura financiera y administrativa, mucho menos con instalaciones físicas, ni tampoco con los principios sociopolíticos definidos, de manera -- que permitan ampliar los ingresos económicos que han sido escazamente incrementados en las últimas décadas, ya que enfrenta una problemática;

- Limitada explotación del turismo náutico internacional.
- Existencia de políticas y legislación desfavorables.
- Consecución de Créditos Internacionales de Organismos especializados deficientes, no permitiendo con ello la rentabilidad del negocio turístico náutico internacional.
- Recursos económicos obtenidos del Sector Turismo que no han sido extensivos a los sectores de la población participativa.

- Fomento y promoción turística a nivel Nacional e Internacional que han quedado en buenas intenciones.
- Falta de programas de concientización turística marítima internacional, a través de los medios de comunicación masiva.
- Falta de agilización y simplificación de trámites.
- Fundación de pueblos y ciudades marítimos para el aprovechamiento del potencial náutico turístico, es una actividad que hasta el momento no han contemplado las autoridades, con el énfasis que amerita.
- Uso limitado de los recursos naturales; únicamente se han -- aprovechado las playas, concretamente la arena y unos cuantos metros al interior del mar.

Para abundar más en la problemática que se plantea, cabe mencionar el caso de la Región del Mar de Cortés, dicha región cuenta con una longitud de 3312 Kms. de litorales en las dos -- Baja Californias, 916 Kms. en el Estado de Sonora, 615 Kms. en Sinaloa y 250 Kms. más en Nayarit. En esta región conformada por un lado por la Península de Baja California y por el otro, por el Macizo Continental, que comprende los tres Estados citados, constituyen una zona de múltiples recursos de naturaleza turística náutico-deportiva, que aún no se explota debidamente, en beneficio de la economía nacional.

En cierta forma la responsabilidad de tal desaprovechamiento --

recae en las autoridades federales, al no prever ordenadamente las necesidades de infraestructura náutico-turística en la región, ya que la mantienen desvinculada debido esencialmente a la insuficiencia de comunicaciones, por medios accesibles económica y funcionalmente hablando, tales como los transbordadores especializados en transporte netamente turístico; actualmente dicho servicio transporta carga general, vehículos, pasajeros y turistas, lo que dificulta un buen servicio a éstos últimos.

Otro punto importante a resolver es el correspondiente a la demora por trámites migratorios, de sanidad y de aduana, en los puntos de entrada al país, tales como puertos aeropuertos y -- ciudades fronterizas, sobre todo, las de la zona norte. Cabe destacar la necesidad de evitar las intervenciones espontáneas y arbitrarias de autoridades de policía, migración y de aduana, que ejercen en perjuicio de turistas nacionales y extranjeros, quienes frecuentemente se quejan de ser coartados de su libertad de libre circulación en el interior de la república.

Los litorales del Pacífico, del Caribe Mexicano y de la Región del Golfo de México, se encuentran en una situación desfavorable en comparación con la Región del Mar de Cortés, siendo ésta última en donde se deben enfatizar los esfuerzos para su desarrollo náutico-turístico.

La actividad turístico-marítimo en nuestro país como ya se men

ciono es precaria ya que fue hasta hace dos decenios que se empezó a promover la imagen de las riquezas naturales en las costas, mediante la celebración de eventos deportivos periódicos, como regatas internacionales de veleros, actividades subacuáticas, torneos de pesca, etc., en diversos puntos de los litorales mexicanos. A estos debemos agregar la actividad turística que han venido desempeñando los cruceros internacionales -- por las costas del Pácífico y del Caribe Mexicano.

La proximidad del mercado náutico-turístico más importante del mundo por ambos litorales, como lo son Estados Unidos y Canadá, así como el área próxima del Caribe, representan un desafío a los planes y programas del Sector Turismo, por captar la mayor cantidad posible de los aproximadamente 20 millones de embarcaciones remolcables y navegables que existen registradas, tan solo en los Estados Unidos, sobre todo en los estados de California, Nuevo México, Arizona, Texas, Louisiana y Florida.

Si nuestro país contara con una infraestructura náutico-turística amplia, tan solo con un 25% de lo que actualmente tiene - España, por citar un ejemplo, el mercado potencial del turismo náutico internacional podría ser atraído intensamente por México, y ello provocaría una rápida expansión del mismo ya que -- ofrece una gran variedad de atractivos folclóricos, artísticos, prehispánicos, coloniales y desde luego las bellezas naturales tanto en litorales, como en el interior de la república.

Sin embargo, lo poco que se tiene, es mínimamente aprovechado y además se le presta muy poco atención a la calidad de los -- servicios, que se deben proporcionar por las autoridades involucradas, teniendo nuestro país una imágen negativa en el exterior, de la cual muchos mexicanos tenemos conocimiento de causa, y por lo tanto en muchos casos hemos sido testigos de sus fundamentos.

Hay que agregar a lo anterior que la escasez de servicios especializados como es el aprovisionamiento, tomas de combustible y agua potable, telefono, astilleros de reparaciones diversas-- con atracaderos, muelles y campos suficientes, cartas oceano-- gráficas (derroteros) actualizados y además servicio de gufa, señalamiento, seguridad, radio y comunicación permanentes, res-- tan interés a la práctica del deporte marítimo, sobre todo para el turismo náutico internacional, ya que dichos servicios - actualmente no son en nada comparables a los que estan acostumb-- brados en sus lugares de origen los yatistas.

La legislación vigente todavfa no delimita con la precisión y amplitud requerida, los mecanismos a seguir para la regulación y control de la propiedad privada en playas y riberas de ríos, lagos y lagunas, susceptibles de explotación turfstica, ya que varias dependencias gubernamentales intervienen traslapando - funciones y duplicando competencia, dentro de un panorama que-- se presenta incierto a inversionistas, quienes prefieren no te

ner riesgos.

No obstante la inmensa riqueza marítima del país, no se tiene conciencia social para entender que se debe estar de frente al mar y por lo tanto pensar en la construcción y fabricación - de implementos marítimos, es decir que la escasa planta de producción dentro de este ámbito, se ha visto muy poco apoyada -- por nuestro ingenios, sobre todo que dicha industria, sin aspirar a querer construir artefactos sofisticados, no requiere ni de grandes inversiones, ni de alta tecnología.

La reglamentación de la enseñanza para la instrucción especializada de tan amplio ramo turístico, como es el ámbito acuático recreativo (canotaje, natación, veleo, buceo, etc.), no -- existe y el contenido de la misma (tarifas cuotas por instrucción, renta de equipos, seguridad y contribuciones fiscales), - se manejan actualmente en forma anárquica. Habría que agregar que no se han concedido facilidades e incentivos que permitan abatir costos de importación de infraestructura especializada, mientras se logra desarrollar una industria propia.

La actividad que se desarrolla en algunos de los puertos mexicanos, respecto a los arribos de cruceros internacionales de -

prestigio y experiencia reconocidos, es insuficiente; no obstante que los armadores buscan incrementar el número de llegadas a puertos nacionales, todavía no se ha encontrado la fórmula para conseguir que los pocos pasajeros o huéspedes en tránsito, prolonguen su estancia en dichos puntos.

Por lo que toca a transporte marítimo de pasaje del tipo transbordador, ha quedado paralizado, inclusive reducido, debido a que no se ha seguido fomentando el desarrollo de otros puntos fuera de los que actualmente operan, los que estaban en servicio de una u otra forma han disminuido, y por que el gobierno no ha podido adquirir más unidades, de tal forma que las actuales, de una función turística han terminado cumpliendo una tarea de transporte social.

Por otra parte, no se ha logrado el desarrollo de estas ramas del turismo náutico en México, mediante la construcción de sus propios cruceros en astilleros nacionales, fabricados, administrados, operados y atendidos por mexicanos, o bien mediante fletamento o adquisición de los mismos a través de créditos específicos, buscando la participación nacional en este ámbito del turismo náutico.

Por último, hay que destacar que no existe coordinación entre operadores portuarios, así como tampoco se han constituido organismos especializados en actividades acuático-recreativas,-

para trabajar en forma cien por ciento organizada.

En la presente t esis se pretende plantear de manera amplia y detallada, como conseguir un máximo aprovechamiento de los recursos existentes en la república mexicana, en favor de una mayor captación de divisas y del consecuente desarrollo social.

En el primer capítulo, se aborda la situación internacional -- del turismo, partiendo de la descripción de las diferentes -- áreas que participan en él, y de algunos aspectos particulares del turismo a nivel mundial. Se hace una descripción de cómo se práctica el turismo en los países subdesarrollados, proporcionando indicadores económicos internacionales, y como se reflejan en la reactivación de sus economías, se incluye el caso de los países desarrollados y una breve descripción del sistema turístico internacional.

En el segundo capítulo, se trata los antecedentes del turismo-náutico internacional y el caso particular de los yates, desta cando algunos perfiles generales del mismo, de su utilización para la recreación, desarrollo económico y de la realización de esta actividad por algunas compañías navieras internacionales. Se habla de la importancia de la navegación fluvial, del turismo náutico deportivo y de su potencial dentro de la indus tria náutica.

En el tercer capítulo, se desarrollan los antecedentes del tu-

rismo actual en México y de los orígenes de su organización, mencionando las políticas turísticas nacionales, destacando la política de fomento, paralelamente con las repercusiones económicas que el turismo implica.

Se manejan cifras y cuadros que permiten tener una idea de -- las fluctuaciones del gasto del turismo a nivel nacional como internacional, tocando algunas políticas de apoyo, de vital importancia para el turismo náutico, como la de los estímulos fiscales que otorgó el sector público en el Diario Oficial de la Federación del día 6 de febrero de 1979, y del apoyo financiero para ampliar la infraestructura y equipamiento de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo, del cual se citan algunos de sus propósitos en esta materia.

El cuarto capítulo, trata la situación del turismo náutico-deportivo en México y su participación en el ámbito internacional; en él se describen los factores más relevantes que posibilitan desarrollar el turismo náutico internacional en México, destacando la importancia de la región del Mar de Cortés, de la que se hace un estudio particular de diagnóstico y pronóstico, ya que se considera la región más viable a mediano plazo para su explotación integral.

Se hace notar la afluencia internacional de turistas náutico-deportivos, proporcionando cifras que permiten medir la impor

tancia del mismo, sobre todo con la zona de influencia comprendida esencialmente en los Estados de California, Arizona y Nuevo México en el vecino país, contemplando cifras que dan una idea clara del mercado potencial que ellos representan para -- la captación de divisas, de las cuales se prevé su incremento al término de la escalera turfstico-marftima en la región -- del Mar de Cortés, destacando la importancia que amerita el caso de los transbordadores, e incluyendo cuadros estadísticos -- así como un mapa de dicha región y sus rutas.

Por último, se hace un análisis del mercado internacional del turismo náutico hacia México y se destaca el equipo con que -- cuenta el país para la práctica del turismo náutico, así como de la problemática que afronta.

En el quinto capítulo, se presenta un análisis del turismo náutico-deportivo internacional en México, citando algunos lineamientos del Plan Maestro de Turismo Náutico, que permiten un -- desarrollo potencial en la medida de la práctica que se le --- aplique, con el mar patrimonial y los extensos litorales marftimos y fluviales con que cuenta el país, brindándole especial importancia al territorio insular.

Se plantea la importancia de las políticas de promoción y desarrollo de la oferta, a través de la creación de un sistema de puertos deportivos y marinas, en combinación con el sistema de puertos pesqueros y de altura, sugiriendo varias alternativas-

a distintos niveles de acción e instrumentación.

Además, se proporciona información detallada sobre las autoridades gubernamentales participantes en la actividad náutico-turística.

Seguidamente se citan las conclusiones y recomendaciones -- consideradas prioritarias y estratégicas para agilizar el crecimiento del ámbito del estudio desarrollado.

Por último se relaciona la bibliografía y documentación consultada para realizar la presente tesis.

## CAPITULO 1.

## SITUACION MUNDIAL DEL TURISMO

Actualmente el turismo se ha diversificado en áreas específicas para su estudio y desarrollo, según los avances modernos a la orden del día, en cuanto a su aceptación como tal por -- parte de los investigadores; desde luego habrá que acordar si se trata ya de una ciencia propia y separada de las demás, -- con caracteres específicos, puesto que los estudios del fenómeno turístico se realizan, como es lógico, con el auxilio de otras ciencias: Económicas, Estadísticas y Sociales, etc.

### 1.1 Antecedentes; participación de diversas ciencias en el turismo internacional.

Si consideramos la existencia del turismo como fenómeno visto desde un ángulo individual, particular del "turista", queda abierta la oportunidad para la aplicación de la psicología, -- ya que resulta sumamente importante medir las motivaciones, -- orígenes y destinos, condiciones socio-económicas, climas preferidos y demás conductas que se realizan en el máximo aprovechamiento, para la consecución del mercado, en función de un diseño propagandístico o de instalaciones adecuadas en el núcleo receptor, además, de auxiliar a la política de promoción, son elementos necesarios para la justificación de la necesi--

dad de contar con una psicología del turismo.

Existe también la sociología turística. Uno de los primeros en plantear el tema fué Ramaker (3), director del Instituto - Holandés de transportes y vicepresidente de la Asociación Holandesa de Turismo. Según él, la sociología del turismo estudiaría el comportamiento turístico de los grupos humanos según edad, nacionalidad, formación cultural e intelectual, medio social, clima, mentalidad, religión, factores imitativos, etc. - El turismo, siempre desde el punto de vista de los que viajan, se nos presenta como la unión de comportamientos particulares, dentro de un contexto universal que se influye y se interfiere, formando un comportamiento general, dicho de otra manera, social. En el turismo hay, evidentemente, dos masas: la viajera y la receptora; ambas caen en el dominio de la sociología.

Contemplada desde el lado de la oferta, la sociología puede -- dar un juego preciso, más importante que el que indica Ramaker cuando se refiere a los consejos a los visitantes, sobre la -- idiosincrasia de los visitados.

Es innegable que el turismo se ha revelado como potente fuerza económica, que activa la demanda y oferta turística; desde luego cae en terreno económico, creando la cada día más importante rama de la Economía Turística.

Sin embargo, hay que considerar que por imperativo de los po-

líticos, los economistas hicieron su entrada en la investigación del fenómeno turístico cronológicamente en la primera mitad del siglo actual (4). Fué Kurt Krapf, el benemérito director y fundador del Instituto de Recherches Touristiques de la Universidad de Berna, el pionero, como en otras muchas investigaciones, de la trascendencia de la Política Turística. En su admirable trabajo *Measures d'organisation et de promotion du tourisme*, fue el primero que estableció la evolución-histórica de esta política, y con ella las bases de su comprensión. Es natural estimar que la versión política del turismo no haría más que confirmar una vez más, el rango elevado de la política en general, de la Política, con letras mayúsculas, del predominio del homo politicus, en todas la acepciones que se quiera dar al término polis.

Hasta aquí, se han contemplado las ramas que se consideran -- más relevantes dentro del desarrollo de la actividad turística. Se ha visto la relación que existe entre turismo, hombre, psicología, sociología, economía y política, pero no desde el punto de vista de la geografía, es decir, el espacio en sí, - donde se suscitan los hechos de la actividad misma que comprenden de una geografía de mercados, una geografía de tráfico y una-geografía de núcleos receptores y que necesariamente se traducen en una geografía del turismo.

La Geografía Turística se encargaría de los fenómenos de loca

lización de los hechos turfsticos: nacimiento, evolución, saturación e incluso muerte de las corrientes y núcleos receptores, como fenómenos de una geografía humana extrañamente fascinante y moderna que nos vuelve a plantear el problema de la validez del determinismo geográfico ( 5 ).

1.2 Aspectos particulares del turismo: en países subdesarrollados y en los desarrollados, análisis de indicadores económicos del sistema turfstico internacional.

Existen también algunos otros aspectos parciales como sería el factor ecológico, por ejemplo, que podrían ser indicios de una Ecología Turfstica. Además el turismo es tan complejo que se ha presentado desde sus inicios, hace apenas medio siglo, como un fenómeno cambiante y movable. El tiempo entra en el turismo medido por la estadística, misma que constituye un factor importantísimo en la materia. Es auténticamente básica para medir esa movilidad, ese continuo cambio, con el resultado de sus cifras y porcentajes que serán rápidamente interpretados por las ciencias afines a esta asignatura, es decir que la estadística se presenta únicamente como un instrumento básico.

Todo lo anterior plantea las diferentes caras que acompañan el desarrollo de la actividad turfstica internacional.

Finalmente, el turismo es también un factor importante en la

política internacional, ya que es un medio de comunicación entre personas de diferentes nacionalidades, que permite penetrar difundiendo costumbres de otro país, permitiendo con ello, demostrar las diferencias sociales y económicas de sistemas de vida opresores sobre oprimidos, en una penetración cultural, - que cada día cobra mayor importancia, según se puede apreciar en el cuadro No. 1 (Pág. 22).

El turismo, como fuente de captación de divisas y de crecimiento muestra sus peculiaridades al insertarse en los países en vías de desarrollo, ya que los países subdesarrollados se encuentran frente a una realidad en la cual el mercado turístico con sus componentes de oferta y demanda, está estructurado y - activado por grandes corporaciones que se benefician de la eficacia y las técnicas en materia de definición y promoción del producto turístico (6). Razón por la cual los núcleos receptores, se encuentran en una situación de relativa dependencia, compitiendo entre sí por los mercados cautivos. De ahí, que - ante los imperativos del mercado internacional turístico, las autoridades nacionales muchas veces se vean relegadas a un segundo plano y sus decisiones sobre materia turística, sean limitadas e insuficientes para lograr un desarrollo cuyos efectos alcancen, sectores amplios de la población y no solamente a un sector favorecido. Un claro ejemplo de la aseveración anterior lo da Marie Françoise Lanfant (7).

"Las causas del incremento del turismo internacional casi siempre son adjudicadas a la reducción en los costos de las tarifas aéreas, el deseo de los turistas de visitar otros países y a las políticas e incentivos de los países anfitriones. Empero, casi nunca se toman en consideración el papel de las organizaciones involucradas dentro de la -- promoción turística internacional a las que les atañe el desarrollo del turismo mundial. De tal manera, el fracaso o triunfo de una determinada política turística es vista como el resultado de decisiones nacionales únicamente".

Al igual que no todo lo que brilla es oro, según Rosario Molinero, la industria turística no debe ser visualizada como la panacea económica, dado que esta actividad extrae sus beneficios del juego de disparidades económicas entre los países. No obstante, la llamada "industria de la hospitalidad", puede ser considerada como un complemento de la economía, dado que es -- fuente generadora de divisas y empleo y articuladora de otras ramas de la economía, en especial del sector servicios ( 8 ).

Durante el período de los años 60, --según plantea Rosario Molinero Molinero--, los países en vías de desarrollo lograron superar su debilidad económica considerablemente, derivado de los beneficios del turismo. Efectivamente, los números rojos en -- la balanza comercial de los países subdesarrollados (36,500 millones de dólares para 1978), orillaron a apreciar mejor dichos efectos del turismo internacional como generador de divisas y

reactivador de las economías ( 9 ). En 1979, los ingresos por concepto de turismo para los países de mediano y bajo ingreso, solamente fueron sobrepasados por aquellos derivados de las exportaciones de petróleo ( 10 ).

Cabe también señalar el informe de la Organización Mundial de Turismo en 1978, referente a los ingresos por turismo internacional que generaron un equivalente al 13% del total de las exportaciones mundiales de productos manufacturados. A nivel de grupos de productos, los ingresos por turismo internacional tuvieron un valor igual o superior a las exportaciones mundiales de minerales, vestido, metales no ferrosos, textiles, materias primas, hierro, acero y otros productos de consumo ( 11 ).

Queda claro que la actividad turística y el potencial que re-presenta en términos de la contribución económica de las naciones desarrolladas hacia las viables de desarrollo, aportando -divisas, se traduce en una reducción del déficit estructural -de sus balanzas comerciales ( 12 ). Hay que considerar también, que en los países desarrollados, los gastos por turismo en el exterior, colaboran en la consecución de un equilibrio de la -balanza comercial, cuando ésta registra un superávit. Tal ha sido el caso de la República Federal Alemana, Holanda, Japón, -Suiza y Bélgica, en cuyos casos los gastos por turismo han ac-tuado paralelamente a las políticas de fomento a la importa---ción, ya que suponen un pago neto por requisición de servicios

y bienes en los países turfsticos receptores.

A pesar de que los países mejor organizados en la materia -que además gozan de gran capacidad de afluencia turfstica y una alta captación de divisas a nivel mundial-, son países desarrollados, la ventaja comparativa que tiene el turismo en relación de mano de obra, la explotación de recursos no agotables y, -además, las mayores oportunidades que posee para generar un desarrollo general armónico, pueden favorecer ampliamente a los países en vías de desarrollo ( 13 ).

Pese a lo mencionado, el turismo internacional es deseado principalmente por razones de orden económico, ya que la gran promoción que ha adquirido esta actividad en lo correspondiente a los flujos turfsticos internacionales, provocan movimientos monetarios cuyas repercusiones no son desdeñables en los pagos -por concepto de comercio exterior mundial. Así por ejemplo, -los ingresos procedentes del turismo internacional representaron para 1976 el 3.6 % del total de las exportaciones a nivel mundial ( 14). Más aún, para 1978, de acuerdo con la Oficina -de Turismo de los Estados Unidos, (si bien hubo una ligera ---flexión a la baja en el número de turistas de los países no comunistas 259.4 millones), las estadfsticas se adjudican un alza notable en los ingresos internacionales (lo que refleja también la incidencia inflacionaria mundial), llegando este país a obtener un ingreso de 65,000 millones de dólares por --

concepto de turismo internacional ( 15 ).

Si a dicha cantidad se le agregan los gastos por turismo nacional, el monto total en materia de turismo considera en Estados Unidos a más de 450,000 millones de dólares, suma que --- equivale al 6% del Producto Mundial Bruto ( 16 ).

Para 1980 las corrientes turísticas mundiales se incrementaron en un 10%, lo que significó que 281 millones de personas viajaron por el mundo gastando aproximadamente 92,000 millones de dólares. Por otro lado, el Secretario de la OMT, Robert C. Lonati, declaró en 1980, que las llegadas de turistas en el mundo alcanzaron una cifra cercana a los 1,650 millones de los cuales, 1,350 millones son llegadas de turismo nacional y 300 millones corresponden al turismo internacional, lo que supone un aumento del 5 al 6% en relación a 1979; además, la OMT estimó que el total mundial de ingresos por turismo internacional fué de 92 mil millones de dólares contra 79 mil millones de dólares en 1979, mismos que significan un aumento del 16.5 % ( 17 ). Cabe destacar que las grandes zonas receptoras, por los conceptos de ingresos turísticos internacionales y captación de turistas, han seguido la misma trayectoria, favoreciendo siempre Norteamérica y Europa, como lo demuestran los siguientes cuadros presentados por Rosario Molinero.

## CUADRO I

LLEGADAS DE TURISTAS INTERNACIONALES.  
(millones de llegadas)

REGION	1976	1977	1978	1979	1980*
Africa	4.1	4.5	4.9	5.3	5.8
América del Norte	30.5	31.5	32.5	49.5	55.5
América Latina y El Caribe	13.0	13.8	15.0	--	--
Asia y Australasia	10.9	12.2	14.1	15.8	24.7
Europa	165.0	178.3	189.0	196.0	323.4
T O T A L	<u>223.5</u>	<u>240.3</u>	<u>255.5</u>	<u>266.6</u>	<u>409.4</u>

\*Incluye Estados Unidos y Canadá

Fuente: Organización Mundial del Turismo. Estudio Económico del Turismo Mundial. Madrid: Organización Mundial - del Turismo.

\*Datos estimados por el autor de la tesis con base a la cifras proporcionadas por la O.M.T. O.C.

## CUADRO II

INGRESOS POR TURISMO INTERNACIONAL  
(millones de dólares)

REGION	1976 No. absolutos	%	1977 No. absolutos	%	1978 No. absolutos	%	1980* No. absolutos	%
Africa	1.0	2.3	1.2	2.3	1.5	2.3	2.0	2.2
América <sup>o</sup>	11.0	25.2	11.5	22.0	13.5	20.7	24.6	26.8
Asia Oriental y Pacífico	2.7	6.2	3.1	5.9	4.0	6.2	6.4	7.0
Asia Meridio- nal	.5	1.1	.6	1.3	.6	.9	.9	1.0
Europa	27.7	63.4	34.7	66.2	44.0	67.7	56.6	61.5
Medio Oriente	.8	1.8	1.2	2.3	1.4	2.2	1.4	1.5
T O T A L	43.7	100.0	52.3	100.0	65.0	100.0	91.9	100.0

\* Datos estimados por el autor de la tesis, con base a los datos de la Lic. Rosario Molinero Molinero.

<sup>o</sup> Incluye Estados Unidos, Canadá y los países latinoamericanos.

Como puede observarse, la afluencia turística en 1980 se canalizó primordialmente a Europa y a Norteamérica y en términos monetarios se reitera el mismo fenómeno, sin embargo, así se comporta desde 1976, (siempre arriba del 60%).

Para 1980 Europa obtuvo ingresos por 56 mil millones de dólares, correspondiendo al Continente Americano obtener el 27.3% de los 92,000 millones de dólares; es decir, 25,576 millones de dólares. Cabe destacar que de esta cifra, Estados Unidos y Canadá captaron 18,676 millones de tal manera, que los -- 6,900 millones de dólares restantes, una tercera parte, co--- respondieron a los países latinoamericanos (18).

Por otro lado, y desde el punto de vista de los gastos efectuados en el extranjero, los turistas de Japón se sitúan a la cabeza, seguidos por los viajeros procedentes de Estados Unidos y Canadá (19).

Debe entenderse que la actividad turística no es una "industria" en sí, sino un "sistema" o "conjunto integrado de elementos interactuantes destinados a realizar cooperativamente una función determinada"; dicho de otra manera, se trata de un conglomerado que integra servicios e instalaciones de gran variedad y se organiza a nivel internacional a partir de una decisión central, de tal manera que:

"El conocimiento, los vínculos entre empresas y su organización, son los elementos básicos y la fuerza principal de las empresas extranjeras para promover el desarrollo turístico".

Por lo tanto, el análisis cuidadoso del funcionamiento y meca-

nismos del sistema turístico internacional y sus efectos económicos en una nación, deberán ser objetivos inmediatos. Por -- ello, el Banco Mundial y la Unesco señalan la necesidad de que los países en vías de desarrollo adquieran experiencia del conocimiento turístico y traten de implementar planes globales -- para el sector turismo.

En efecto, el turismo le ha dado a los países de mediano y bajo desarrollo --como a México en el pasado no lejano-- una mayor capacidad de importación que la que simplemente le otorgan -- las divisas por concepto de exportación de petróleo y mercancías ( 20).

## CAPITULO 2.

ANTECEDENTES DEL TURISMO NAUTICO INTERNACIONAL Y  
Y EL CASO PARTICULAR DE LOS YATES.

Como ya se mencionó al principio de esta tesis, el fenómeno del turismo es de reciente aparición en la historia de la humanidad y explicable fundamentalmente por las innovaciones tecnológicas en los medios y modos de transportación, en los equi--pos deportivos de recreación y sobre todo, por los avances ju--rídicos y laborales, que las diversas sociedades de los países del mundo, han logrado establecer en favor del aprovechamiento creativo y recreativo del tiempo libre de sus comunidades.

El turismo, al igual que otras actividades del hombre, se va -desenvolviendo en campos de acción cada vez más diversificados y complejos, todo ello de acuerdo con los diferentes niveles -de desarrollo que logran alcanzar los países. El turismo náu--tico es una de las actividades turísticas que últimamente ha empezado a cobrar importancia.

## 2.1 Perfiles Generales del Turismo Náutico.

En efecto, el turismo náutico, tema central que nos ocupa en -este estudio, se ha desarrollado principalmente en los países--de larga tradición marítima y de mayor posibilidad tecnológi--

ca y económica, lograda por sus elevados niveles de desarrollo industrial primordialmente.

Estados Unidos constituye uno de los principales productores - del turismo náutico en el mundo, con cerca de 10 millones de - embarcaciones turfsticas, siguiéndole muy de cerca Inglaterra, Francia, España e Italia, que en conjunto repercuten otro tan to de 10 millones de embarcaciones ( 21 ).

## 2.2 Recreación y Desarrollo.

La navegación recreativa y el desarrollo de actividades náuticas eran, hasta hace pocos años, actividades reservadas a un - pequeño número de aficionados y a un número todavía mayor de - propietarios de yates y otras embarcaciones de calados menores. Actualmente en Estados Unidos existen más de 30 millones de - - - aficionados; dos millones en Inglaterra y millón y medio en -- Francia.

Desde luego que existen otros países que cuentan con una indudable potencialidad marítima pero que en sus procesos históricos, económicos y sociales, se han orientado a las actividades de explotación y producción de la tierra, dejando a un lado al mar y todo lo que puede significar en las actividades económicas y turfsticas ( 22 ). Sin embargo, se estima que en los paí ses que forman parte de las Naciones Unidas, el número de em-

barcaciones total de esta naturaleza, alcanza la cifra de --- 50 millones.

### 2.3 Líneas Navieras Internacionales.

Existen múltiples líneas marítimas con un tráfico marino localizado en rutas constantes y bien definidas. Las cabeceras - de estas líneas de navegación son los puertos y ellos constituyen importantes mercados turísticos; estos puertos de escala cuentan con un tráfico de pasajeros -en tránsito- que da vida a las poblaciones que lo reciben, como ya se trató en el Capítulo anterior.

Las rutas marítimas son asistidas por compañías navieras, que poseen no solamente los barcos sino el aparato técnico y administrativo necesario. Llevan una bandera, es decir, pertenecen a un país determinado, a cuyas leyes se ajustan y tributan, de acuerdo con sus beneficios, a cambio de una protección oficial, tanto en el ámbito internacional como en el nacional.

Es conveniente conocer los países que cuentan con compañías - de navegación, que además de la sede central, disponen de delegaciones y agencias en los puertos de escala de sus líneas y otros lugares de interés. Dichos países son: Alemania Occidental, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Israel, Italia,

Noruega, Portugal, Rumanía, Suecia, Unión Soviética y Yugoslavia.

Un barco es hoy en día, un hotel flotante, autónomo y con una organización al servicio del cliente, que le constituye en un núcleo receptor. ( 23 )

Tanto en travesías largas: Atlántico, Pacífico, Mediterráneo e Indico; como en cruceros, la labor de distracción recae -- sobre un jefe de relaciones públicas, que organiza toda clase de diversiones imaginables, apoyado por supuesto en las modernas instalaciones y servicio con que está dotada una embarcación.

### 2.3.1 Pabellones de Libre Registro.

Existen, no obstante, los llamados pabellones de libre registro, que ciertos armadores prefieren. Algunos países como Panamá, Liberia, Honduras, Vanuatu y Chipre dan facilidades para el abanderamiento, obteniendo así ingresos suplementarios. Estas banderas se llaman, por las iniciales "Panlibhon". Este abanderamiento extranjero explica cómo estos pequeños países poseen tan grandes flotas.

### 2.3.2 Fletamentos.

Resulta muy significativo indicar el desarrollo de los fleta-

mentos marítimos y de los cruceros. Ambas formas han venido a permitir aumentos en el número de clientes y mejorar las explotaciones económicas del transporte marítimo en la crisis - desde final de la Segunda Guerra Mundial. ( 24 ).

### 2.3.3 Transbordadores.

En los transbordadores no se carece de comodidades -salas de estar, biblioteca, bar- y el género de convivencia, sin ser - de "etiqueta", tiene el encanto de la vida al aire libre; familiarización con las operaciones portuarias de carga y descarga, etc. Este turismo, llamado de cabotaje, condensa un enorme tráfico en diversos puntos de la geografía europea. - Los más importantes desde el punto de vista turístico, y por ser puntos de congestión, son los siguientes ( 25 ):

- 1.- Pequeño Belt (Alemania-Dinamarca)
- 2.- Gran Belt (Alemania-Dinamarca)
- 3.- Canal de Sund (Dinamarca-Suecia)
- 4.- Inglaterra-Francia
- 5.- Inglaterra-Bélgica
- 6.- Holanda-Inglaterra
- 7.- Alemania-Inglaterra
- 8.- Alemania-Suecia
- 9.- Dinamarca-Inglaterra
- 10.- Noruega-Inglaterra

- 11.- Suecia-Inglaterra
- 12.- España-Inglaterra
- 13.- Irlanda-Inglaterra
- 14.- Islandia-Inglaterra
- 15.- Estrecho de Gibraltar
- 16.- Servicio con Baleares
- 17.- Córcega
- 18.- Cerdeña
- 19.- Estrecho de Mesina
- 20.- Adriático
- 21.- Canarias

Toda esta condensación desencadena una dura competencia, que se manifiesta en mejoras de servicio, reducciones de precios y condiciones, en favor de los usuarios.

#### 2.4 Navegación Turística: Marítima y Fluvial.

Por otro lado, existe también otra corriente de turismo popular interesado netamente en el crucero económico, que aprovecha incluso cargueros en servicio de cabotaje internacional ó nacional, que paran en todos los pequeños puertos de una cierta ruta. Este tipo de turismo en cierta forma se compara con el campismo, en su modalidad náutica itinerante.

Existen también dentro del turismo náutico, la navegación flu

TURISMO DE CABOTAJE, EN DIVERSOS PUNTOS DE LA GEOGRAFIA EUROPEA.



Fig. 1. Principales lugares donde se concentra el tráfico marítimo de transbordadores internacionales, tanto de ferrocarril como de carretera. En la zona del Canal de la Mancha se condensa también el tráfico de transbordadores por vía aérea.

FUENTE: Fernández Fuster, Luis. Teoría y Técnica del Turismo, Madrid, 1967. Tomo 1, pag. 339.

vial, de la que se distinguen dos tipos:

- a) La navegación dentro de los límites de la ciudad, y
- b) La excursión de más largo alcance.

La primera tiene las características de un recorrido por los sitios de interés local, con el atractivo de la navegación fluvial, aunado al lujo y comodidades que ofrecen algunas embarcaciones, algunas con capacidad hasta de 600 plazas, con pista de baile y sala de concierto.

No solamente se les emplea para los viajes regulares, sino también para excursiones más o menos largas y como lugar de reuniones, coloquios, y seminarios.

El segundo tipo corresponde a itinerarios fluviales superiores. Tal es el caso de la "Cornelder's Travel" de Holanda, que organiza con sus "Botel-Cruises" visitas por el Rhin, cruzando Holanda, Alemania y Francia hasta Suiza ( 26 ).

Los últimos ingenios en materia de navegación, son por el momento, el "hidrofoil" y el "hovercraft", ambos con gran aceptación, se han ido introduciendo paulatinamente en líneas regulares de medio y corto alcance. El "hidrofil" es una embarcación provista de aletas y se desliza con ellas a modo de es---

quies sin perder el contacto con el agua, por lo general -- transportan un promedio de 120 pasajeros a una velocidad de -- 34 nudos.

El "hovercraft", en cambio, es una embarcación voladora, que se sustenta en el aire por medio de un colchón de aire. Actualmente estos aparatos tienen menor capacidad que los "hidrofoil" -tan solo 18 ó 20 pasajeros-, pero alcanzan una velocidad de 120 kilómetros por hora.

Existen embarcaciones con diversas características que podrían estimarse en dos grupos:

- a) Yates de grande o mediano porte que permanecen a flote todo el año. Necesitan puertos de invernada con excelentes instalaciones y servicios. Deben de adaptarse también otros puntos de tránsito o escala.
- b) Embarcaciones pequeñas con o sin fuera de borda. Las instalaciones son menos importantes que las implementadas para los yates, arriban no por mar, sino en remolques tirados por automóvil. Deben contar con garages o zonas de aparcamiento y muelles aptos para la botadura rápida. El embarcadero debe ser abrigo contra el oleaje.

#### 2.4.1 Turismo Náutico Deportivo Internacional.

Además de lo anteriormente expuesto, cabe hacer referencia al cada vez más importante turismo náutico deportivo que gracias a la moderna técnica, ha impulsado de una manera asombrosa este deporte, reservado en principio a escasos yates de recreo y de gran lujo. Actualmente los yates ligeros, los "snipes" y las embarcaciones con motores fuera de borda, así como, la aplicación de los plásticos a los cascos de las embarcaciones, han popularizado el deporte marítimo, que también se practica en los lagos -Turismo Lacustre-, con todas las demás actividades acuático-recreativas.

En la actualidad, el número de embarcaciones de recreo de todas clases, alcanza la cifra de varios millones. En Estados Unidos constituyen, enjambres extraordinarios -en ríos, lagos y litorales- que han obligado a la construcción de instalaciones vigiladas, a veces de gran importancia.

Este tipo de campamentos náuticos deben poseer servicios de combustibles, señalamiento, atraque, reparaciones, avituallamiento, y en fin, de una infraestructura turística que brinde a los deportistas la oportunidad de diversificar su tiempo de recreación.

#### 2.4.2 Industria Náutica Deportiva Mundial.

La navegación marítima, fluvial o lacustre es en la actualidad el deporte turístico con mayor índice de desarrollo.

La técnica de la navegación a vela, exige un largo aprendizaje, especialmente en mares abiertos y embravecidos; es por ello que tuvo escaso desarrollo hasta tiempos más recientes. Hoy día, con embarcaciones de plástico construídas en serie y a precios más accesibles; con la aplicación del motor que evita el aprendizaje citado, las redes de venta y repuesto - como el automóvil- han hecho que, la navegación se haya convertido en una de las principales metas deportivas del turismo moderno. El dominio del mar o del río y el placer de la velocidad, se unen a la práctica de la pesca, pesca submarina, buceo, esquí acuático, deslizamiento en tabla sobre olas, deslizamiento en tabla a vela y natación. A la vez este contacto con el mar ha vuelto a poner de moda la navegación a vela y to da una poderosa industria se ha movilizado (27).

Una gran industria de material náutico funciona a base de los requerimientos de esta gran flota que crece sin cesar: cordajes y amarras, velas especiales, material sanitario, boyas luminosas de socorro, bombas de achique y cojines flotantes, depósitos, estancos y frigoríficos, lámparas sumergibles de pilas, ruedas de timón, balsas neumáticas de salvamento, másti-

les de aleaciones ligeras, motores marinos, instrumentos de navegación, remolques para embarcaciones, material de pesca, etc. Todo ello con su cadena de fabricación y venta, y su aparato de publicidad en la prensa general y en las revistas especializadas, constituyendo estas últimas un capítulo muy importante- (28).

Después de hacer este planteamiento general de la actividad -- del Turismo Náutico Deportivo Internacional, en el siguiente capítulo se presenta a grandes rasgos el panorama del turismo- actual en México.

## CAPITULO 3.

## TURISMO EN MEXICO

## 3.1 Antecedentes Generales.

Ya se ha tratado la repercusión tan favorable que el turismo internacional refleja sobre la balanza de pagos de los países -- núcleo, debido a las divisas que él mismo aporta. Los ingresos por concepto de turismo internacional, únicamente representan una mínima parte de sus entradas de divisas y con bajos en comparación con el Producto Nacional Bruto; sin embargo, para otros países como México, dichos ingresos constituyen la primera o segunda fuente de divisas, solamente superada por las derivadas de las exportaciones del petróleo, como ya se mencionó anteriormente.

Este argumento favorable al impulso turístico, es el principal conductor a un equilibrio comercial razonable. Y dicho planteamiento ha motivado a los diferentes regímenes gubernamentales del país, a promover la industria turística. Sin embargo, -- según nos dice Rosario Molinero, aunque esto no tiene un efecto positivo sobre el equilibrio comercial de la sociedad anfitriona, dicho efecto puede ser nulificado, principalmente en los países en desarrollo, por varias causas, ya que los gastos de los turistas no implican un ingreso neto, porque parte de la

moneda extranjera debe cubrir: la importación de bienes y servicios para uso de los turistas, pagos al exterior, regalías, pagos por concepto de publicidad y promoción turística y la inversión de capital para la construcción de infraestructura turística (29).

### 3.2 Antecedentes del Turismo en México; sus orígenes.

La organización Turística Nacional surge a raíz de la presentación del mismo fenómeno turístico, después se trató de organizarlo operativamente, quedando desde su inicio limitada.

- \* De ahí la necesidad imperiosa de proyectar una organización simple, que sirva de apoyo al desarrollo en sus ocho campos prioritarios: Promoción, coordinación de la oferta, apoyo técnico, financiamiento, capacitación, investigación, normatividad de la oferta y planeación general. Dicha "organización formal" deberá representar al turismo y los que lo forman hacia el exterior y frente al Gobierno Federal y a este frente a los prestadores de servicios.
- \*\* Según menciona el Lic. Rodolfo Casparius, que entre más importante es turísticamente un país, menor es el aparato administrativo. Esto nos pone ante la disyuntiva de tener que decidir si realmente se pretende organizar o sólo incremen-

tar el aparato existente.

Cita también el mismo autor, que existe un gran número de Asociaciones, algunas muy serias, con gran historial y otras que nacen y desaparecen sin haber cumplido su propósito y sin haber dado posibilidad a sus dirigentes de figurar, otras que só lo son para figurar políticamente en un momento de gloria.

Otro punto importante que cita el mismo autor, es el referente a que en 1922 se funda en México la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles, A.C., señalando que es la más antigua y sería de las Asociaciones Turísticas. Menciona también que la citada Asociación ha agremiado por años a los hoteles "Turísticos" y se ha negado a asociar a los que no lo son, los que a su vez formaron la Asociación Nacional de Hoteles, que figura eventualmente, pero que de alguna manera, considerara el Lic. Casparius que este conjunto forma un grupo muy dinámico y es la columna vertebral de la Organización Turística Mexicana.

Existen organizaciones también, entre restaurantes, Agentes de Viajes, siguiendo en la escala algunas organizaciones menores.

Por otra parte, existen grupos no formalizados como el de las Cadenas Hoteleras, etc., y por supuesto los intereses muy particulares de cada prestador de servicios turísticos, que los agrupan o desagrupan de manera circunstancial.

La II Guerra Mundial favoreció notablemente la economía nacional en general, y al turismo, en particular. Así el cierre de los principales mercados turísticos en el mundo y la imposibilidad de inversión en Europa, orientaron tanto al capital como a las corrientes turísticas norteamericanas hacia nuestro país (30). De ahí, que el entonces titular de la Secretaría de Gobernación, Licenciado Miguel Alemán Valdés, impulsara una serie de políticas encaminadas al fomento y tecnificación del turismo en México. Una de ellas, la política de "peso contra peso", que significaba que por cada peso que el sector privado invirtiera en la materia, el sector público invertiría otro. Los incentivos para el fomento de la inversión, la creación de infraestructura y equipamiento turístico estatal, la autonomía relativamente alta dada a la inversión y -- gestión empresarial y la promoción llevada a cabo mediante diversas invitaciones a empresarios extranjeros y hoteleros norteamericanos, lograron atraer grandes flujos de capital y turistas a México. (31).

### 3.2.1 Políticas Turísticas Nacionales; fomento.

La política de promoción, fomento y protección al turismo, tuvo continuidad con el ascenso a la presidencia del Licenciado Alemán Valdés aunado a la devaluación del peso mexicano en -- 1948. Las facilidades de inversión y la cercanía geográfica con los Estados Unidos, hicieron posible el verdadero inicio-

de la "industria de la hospitalidad".

1961 fué un año clave para la política turística en México. La necesidad de reorganizar, tecnificar y reglamentar el turismo, trajo consigo el establecimiento del Consejo Nacional de Turismo. Así mismo, en 1974 se creó la Secretaría de Turismo.

Dicha Secretaría, se encargaría de implementar la proyección de México dentro del Sistema Turístico Internacional, y de las políticas a seguir para lograr una mayor captación turística de divisas mediante la ampliación de la oferta.

Aceptar la existencia necesaria de una interacción entre el -- sistema turístico internacional y el estado, no solamente ayudaría a atraer el flujo de las corrientes turísticas, sino que nos enseñaría a conocer el complicado sistema del mercado turístico. Precisamente, el turismo se encuentra en proceso permanente de internacionalización, ya que ha pasado de ser una industria, a un amplio sistema que logrará integrar los servicios e instalaciones que prestan las más prestigiadas firmas internacionales del medio turístico, originadas por una decisión central.

La participación reglamentada se presentaba como la mejor opción, para el fomento del turismo en México.

La participación extranjera no controlada, fomenta el acapara-

miento de mercados y tiende a desplazar, si no es que a destruir a las pequeñas empresas nacionales. Por otra parte, -- los beneficios potenciales y reales, en todos los niveles y -- en repetidas ocasiones, se han encontrado obstruidos en sus -- estructuras y recientemente, por el incremento de la oferta -- mundial y los altos precios por servicios turísticos en el -- país.

El turismo internacional es un negocio del país el cual debe ser manejado como tal, independientemente de sus enfoques sociales, debe buscarse mantener la participación porcentual en el turismo mundial, en terminos de visitante y gasto.

Lo anterior significa que México tendrá que retener entre el 1.9% y el 1.5% de lo que gastan los turistas en el mundo, so tener un volúmen de visitantes entre el 1.2% y el 1.6% del to tal mundial. Esto convertido a turistas y gasto conducirá al país a un incremento anual de un 12% en los visitantes, para una meta final en 1988 de 7.8 millones de turistas con un ingreso por divisas de 6500 millones de dólares (32).

Para acelerar dichas metas habrá que instrumentar nuevos tipos de turismo, de los cuales uno muy importante, es precisamente el que se trata en el presente estudio.

Concretamente cerrar el Golfo de California a la pesca comer-

cial masiva, reservándolo para pesca deportiva, convirtiendolo con ello en fuente de divisas y de ingresos para todos los habitantes ribereños, con una respectiva derrama de recursos, que provendría de:

- ° Uso exclusivo de lanchas mexicanas para la pesca deportiva.
- ° Permisos de pesca, que podrian ser consumidos por un millón de pescadores anual, ya que tan sólo en California hay 7500 clubes de pesca.
- ° Instalaciones de servicios en tierra que tendrían ingresos superiores a los 200 millones de dólares.

Desde luego, habrá que proteger celosamente a través de la autoridad correspondiente, los bancos submarinos (peces, coral, etc.) así como, la fauna y flora que ambienta las playas, islas y arrecifes, que representan el patrimonio natural más --preciado dentro del turismo náutico.

Con fundamento en las políticas y estrategias planteadas, se pretende alcanzar las siguientes metas que conciernen directamente al turismo náutico internacional.

- ° Invertir 102 500 millones de pesos en infraestructura y --equipamiento en los centros integralmente planeados de Can-

cún, Ixtapa-Zihuatanejo, Loreto, Los Cabos, Puerto Escondido y Huatulco, e inducir una inversión privada y social de - - - 360 000 millones de pesos, a valores de 1984 fecha en que se público el Plan Nacional de Turismo 1984-1988.

Iniciar y consolidar la primera etapa del nuevo centro turístico integral "Bahías de Huatulco" en Oaxaca, con una inversión Federal de 25,000 millones de pesos. Las previsiones para fines de 1988, indican que este proyecto contará con 1300-cuartos de hotel, una población permanente de 13,000 habitantes y lo visitarán 145,000 turistas.

° Consolidar nuevas corrientes internas hacia sitios de gran atractivo hasta ahora poco visitados.

Por lo que toca al Sector Paraestatal, concretamente el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), en sus Fideicomisos de "Caleta de Xel-Ha y del Caribe", "Bahía de Zihuatanejo", "Ciudad Turística y Portuaria Cabo San Lucas", "San José del Cabo", "Loreto" y "Ciudad Recreo la Paz", consolidará los centros turísticos integrales en proceso y apoyarán los estratégicos.

Por otra parte, dinamizará el apoyo a las inversiones productivas, conforme a sus nuevas reglas de operación que prevén; -tasas de interés preferenciales, menores entre 15 y 3 puntos,

al C.P., con mayor beneficio a instalaciones modestas; métodos de amortización acordes con la generación y disponibilidad de fondos de las nuevas empresas y; diversificación del apoyo financiero a condominios y empresas de tiempo compartido con operación hotelera, restaurantes de calidad turística, marinas y muelles, campamentos, paradores de casas rodantes, albergues, balnearios y centros recreativos y vacacionales.

Este programa canalizará apoyos crediticios por 220,000 millones de pesos, a precios actuales, para ampliar, remodelar y diversificar la oferta e integrar la planta turística del país.

Según datos estimados dentro del Plan Nacional de Turismo - - (1984-1988), se prevé en el presente año, la captación de más de seis millones de turistas procedentes del exterior, de donde se espera obtener la cifra de 2.700 millones de dólares en los ingresos por turismo y que la balanza turística sea positiva en 1,500 millones.

Cabe mencionar, que el turismo había amortizado el saldo negativo reflejado en el período 1959-1960, entre importaciones y exportaciones. Para el período 1970-1975, el saldo negativo por el concepto antes señalado, creció en un 49.32% y simultáneamente, las divisas obtenidas por turismo y transacciones frontizas, aumentaron solamente 7.79%, ambas nada alentadoras.

La devaluación del peso mexicano de 1976 realmente rescató el

desarrollo turístico del estancamiento que sufrió en el quinquenio 1970-1975, lo cual quedará mejor ilustrado en el siguiente cuadro:

CUADRO III (33)

BALANZA COMERCIAL DE TURISMO.

(millones de pesos)

Periodo	Saldo por importaciones y exportaciones.	Turismo y frontera.
1950-1960	-2451	2532
1960-1970	-5375	4086
1970-1975	-10605	4431
1975-1985*	-15250	12972

\* Datos estimados por el autor de la tesis.

Se buscaba fomentar el turismo extranjero a través del desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura turística y ó al -- permitir a las grandes cadenas hoteleras establecerse en México, con mayor facilidad (34 ).

Resultado de lo anterior, fué la creación de los complejos turísticos de Cancún, Ixtapa-Zihuatanejo y Baja California. Pero los mejores resultados de esta política se vieron en los -- primeros cuatro años del sexenio, así que para el turismo re--

ceptivo hubo un incremento, tanto como para el gasto promedio del viajero en un 23 y 45%, respectivamente. Sin embargo, el gusto no duró mucho: en 1975 se reflejó una considerable baja en los rubros ya citados con respecto a 1974: -4.49% en la --captación de turistas y -5.24 en gasto promedio. 1976 también se mostró negativo con respecto a 1974: -8 y -1 por ciento, respectivamente ( 35). Todo esto como consecuencia de la sobrevaluación de nuestra moneda, que encareció los servicios turísticos, aunado a la desconfianza de los inversionistas nacionales y extranjeros. Simultáneamente, para los mexicanos se presentaba más accesible y atractivo viajar al extranjero, por lo tanto su gasto se incrementó.

En el año de 1980 una mayoría absoluta de los países del mundo (130), suscribieron los estatutos de la OMT y, conforme a las cifras de este mismo organismo, para ese mismo año 281 millones de personas viajaron por el mundo, gastando aproximadamente 86,500 millones de dólares. Además, el turismo doméstico o interno de todos los países del mundo, según la OMT sumó 800 millones de viajeros y sus gastos sobrepasaron los - - 500 000 millones de dólares. Esta última, cifra que equivale al 80.0% del total del producto global de los países centroamericanos.

Del movimiento turístico mundial de 1981, México captó 4 millones de visitantes y 1,670 millones de dólares. Ellos signifi

caron su posición con respecto al turismo mundial, que consistió específicamente en el 1.5% del turismo receptivo internacional y el 1.8% de sus gastos.

Hasta el año de 1982 el turismo tuvo un crecimiento casi sostenido e interrumpido únicamente entre los años 1975-1978 debido al boicot judío-norteamericano (36 ).

En 1982, no obstante que nuestro país recibió 4,200,000 (no incluye turismo fronterizo) turistas que gastaron 1,800 millones de dólares, la participación mundial de México, como Estado receptor de turistas, fué apenas del 1.3% y ocupó menos del 2.5% por gastos turísticos. ( 37 ).

Actualmente en el mercado internacional nuestro país, se ha -- convertido en un destino muy atractivo para los viajeros ex--- tranjeros, debido a la paridad sumamente baja del peso frente al dólar norteamericano y a las otras divisas ( 38 ).

Es importante subrayar que el turismo mexicano, tanto de tipo fronterizo como de internación, proviene en su mayoría de Estados Unidos, el 82% del total ( 39 ); lo cual explica la gran -- dependencia hacia esa zona, e ilustra además gran parte de los problemas y circunstancias que en nuestros días experimenta la actividad turística.

Por lo anteriormente expuesto, debe entenderse la urgencia de

que el país empiece ya a llevar a cabo una programación de objetivos tendientes a incrementar el fomento turístico de México en el exterior, mediante la labor conjunta de la propia Secretaría de Turismo y las principales Asociaciones Turísticas del sector privado.

### 3.3 Repercusiones Económicas en el Sector Turismo; el gastoturístico.

Los síntomas de recesión en el sector turismo, se hicieron sentir hasta 1976, cuando se modificó por la devaluación del peso mexicano, fortaleciendo nuevamente el turismo receptivo, al presentar más atractivo a México ante el mercado mundial. Por otro lado, esta política devaluatoria obtuvo doble efecto, al contrarrestar el gasto promedio del turista nacional en el extranjero; así mismo, el turismo receptivo, así como el gasto promedio del turista extranjero, se incrementó en un 24.86 y 22% respectivamente, en los años 1977-1978 (40).

En el siguiente cuadro se puede apreciar claramente, la obstrucción provocada por la devaluación citada, en el gasto promedio por turistas mexicanos en el extranjero.

## CUADRO IV

GASTO MEDIO POR TURISTA MEXICANO  
(1976-1985 millones de dólares)

Trimestre	1976	1977	1978	1985 *
I	207.81	165.13	194.89	755
II	222.81	183.43	227.51	868
III	239.08	202.16	263.51	980
IV	167.69	190.59	233.51	905

Fuente: Banco Nacional de México. Estadísticas básicas de Turismo 1970-1979. México: Banco Nacional de México, --- 1980, p. 57. Para reforzar el cuadro anterior, a continuación se presentan dos cuadros que nos muestran un panorama ilustrativo de los grandes incrementos, tanto en cantidad de viajes, como en gasto por turista, que se han sujetado a nivel mundial de 1940 a 1985. Sin embargo, en el presente año la cifra anual difícilmente alcanzará los 447 millones de dólares. (41)

\* Datos estimados por el autor de la Tesis con base a una cifra anual aparecida en el periódico El financiero del día 6 IV 86, pág. 34.

CUADRO V  
 CUADRO QUE MUESTRA LA CORRIENTE Y EL GASTO DE TURISMO  
 MUNDIAL Y LA PARTICIPACION DE MEXICO

(No. de viajes)	1940	1950	1960	1970	1975
Llegadas mundiales	9,000,000	25,000,000	71,000,000	168,000,000	206,000,000
a México	133,209	401,689	760,577	2,250,000	3,218,000
Participación en %				1.3%	1.5%
-----					
Ingresos Mundiales (billones de dólares)		7	12	17,900	38,600
a México		120,000	650,000	415,000	800,000
Participación en %				2.3%	2.1%

Fuente: Cuadro elaborado por Eugenio MacDonald E. en base a datos proporcionados por la O M T y la Secretaría de Turismo.

CUADRO VI

CUADRO QUE MUESTRA LA CORRIENTE Y EL GASTO DE TURISMO MUNDIAL  
Y LA PARTICIPACION DE MEXICO

(No. de viajes)	1977	1978	1979	1980	1985
Llegadas Mundiales	243,600,000	259,000,000	272,400,000	281,000,000	379,000,000
a México	3,247,000	3,754,000	4,134,000	4,145,000	5,595,000
Participación en %	1.3%	1.4%	1.5%	1.5%	1.4%
Ingresos mundiales (billones de dólares)	52,400	65,100	80,000	92,000	122,360
a México	886	1,121	1,443	1,670	2,221.0
Participación en %	1.6%	1.7%	1.8%	1.8%	1.8%

Fuente: Cuadro elaborado por Eugenio MacDonald E. en base a datos proporcionados por la O M T y la Secretaría de Turismo.

De 1974 a 1983, FONATUR otorgó 1,336 créditos con un monto de 43,921 millones de pesos, generando una inversión adicional de los sectores privado y social estimada en 83,000 millones de pesos, para 73,917 cuartos nuevos y remodelar 10,133 cuartos, lo que represento financiar el 84% de los construidos en el país en este periodo.

- ° En escasos diez años, FONATUR y un grupo de Fideicomisos -- del sector han creado nuevos centros turfsticos en zonas poco pobladas, de menor desarrollo relativo económico y social: Cancún, Cozumel y el corredor Akumal-Xel-Ha, Ixtapa - Zihuatanejo, Loreto, Los Cabos , Ciudad Recreo La Paz en B.C.S., y Puerto Escondido, Oax.
- ° En 25 destinos localizados en playas y ciudades de tradicional interés turfstico, se recibieron durante 1983, 13 millones de personas, aproximadamente la mitad del total de ellos registrados en hoteles, correspondiendo el 67% del total a turistas nacionales y el 33% a extranjeros.

Los datos más relevantes de la evolución del turismo en el país, entre 1970 y 1985, indican que:

- ° Su contribución al producto interno bruto osciló entre el 3 y el 3.5% anual, con una tasa media anual de crecimiento de 6.4% ligeramente superior a la del P.I.B.

- ° Los ingresos de divisas por turismo receptivo aumentaron de 415 millones de dólares a 1,700 millones.
- ° El número de extranjeros visitantes se incremento de 3.3 - millones hasta poco más de 4.7 millones.
- ° Los viajes de mexicanos al exterior, pasaron de 1.2 millones en 1970 a casi cuatro millones en 1981, y su gasto creció de 191 millones de dólares a 1,600 millones.
- ° Como consecuencia del programa de reordenación económica, - a partir de 1982 y durante 1985, se redujo este número a 2 millones de personas y su gasto a cerca de 5 millones de dólares, en este último año.

#### 3.4 Políticas de Apoyo al Turismo Náutico: Antecedentes, Estimulos Fiscales y Creación de Empleos.

Por supuesto, las autoridades mexicanas competentes en materia de turismo, ya han conferido la debida importancia a esta actividad. Las tendencias actuales en materia de turismo han sido de incrementar los esfuerzos en favor de este sector, según palabras de Rosario Molinero.

Por su parte, la Secretarfa de Turismo implementó una política consistente en cinco objetivos generales:

- 1. Promover la identidad e integración nacional de los mexicanos con su espacio patrio, sus tradiciones y su herencia cultural por medio del turismo, entendiendo como un bien democrático al alcance de las mayorías.
- 2. Promover que el turismo sea eficaz complemento del derecho al trabajo de los mexicanos, mediante el descanso productivo y programado de su tiempo libre en actividades que armonicen la recreación, el deporte y la cultura.
- 3. Incrementar de manera sostenida los niveles de movimientos turísticos en el país, tanto de extranjeros como de nacionales, estimulando la propágación de la estancia y el incremento del gasto diario.
- 4. Alentar el ingreso de divisas, diversificando y extendiendo los mercados turísticos de captación en el exterior.
- 5. Promover la creación de empleos mediante la ampliación y diversificación de la oferta hotelera y el equipamiento turísticos ( 42 )".

A últimas fechas después de haber dado por concluida la investigación de la presente tesis, se publicó el Programa de Acción Inmediata para Fomento del Turismo, en cumplimiento de las instrucciones dadas por el C. Presidente de la República Lic. Miguel de la Madrid Hurtado en su mensaje a la Nación el 21 de febrero de 1986, el cual fue publicado el jueves 13 de marzo.

En dicho programa en el apartado IV Transportación Marítima se destacan 5 puntos que atañen directamente al tema que se plantea:

- 1) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Coordina

ción con la de Turismo, promoverá la adecuación de disposiciones legales y reglamentarias en materia de navegación-marítima, operación portuaria y construcción de instalaciones náuticas, que faciliten a los propietarios o poseedores de embarcaciones y a los operadores de marinas turísticas, la práctica de la actividad deportiva y recreativa y la prestación de los servicios turísticos de apoyo.

Se establecerán asimismo, medidas de facilitación del servicio turístico en yates de bandera extranjera, para actividades recreativas y deportivas.

- 2) Las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Turismo, promoverán un sistema de transportación marítima por medio de transbordadores, que asegure un servicio eficiente al turismo nacional y extranjero.
- 3) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el transcurso del año, tendrá en operación la totalidad de los transbordadores y adquirirá dos embarcaciones que se incorporarán a la flota del Pacífico en septiembre.
- 4) Se promoverá con navieros y consignatarios el incremento en el flujo de barcos turísticos hacia México, mediante el aumento de frecuencias y apertura de nuevas rutas.
- 5) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes destinará -

2,174 millones de pesos en 1986 al mejoramiento de la infraestructura en zonas operacionales en Ensenada, Los Cabos, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo, - Acapulco, Cozumel y Cancún, puertos en los que actualmente operan los cruceros turísticos.

La acción conjunta del sector público y del privado se ha manifestado en el apoyo técnico, fiscal y crediticio, así como en el desarrollo de infraestructura para el primero; en tanto que para el segundo, básicamente en la inversión.

Para ello, se ha requerido de la participación de los dos organismos: la Secretaría de Turismo (Sectur) y el Fondo Nacional de Turismo (Fonatur), la Secretaría de Relaciones Exteriores, - se ha encargado de llevar al cabo la promoción turística mexicana a nivel internacional.

En el transcurso del sexenio pasado se firmaron una serie de acuerdos bilaterales de apoyo al turismo, entre los que destacan los siguientes: España, (octubre de 1978); Italia, (enero de 1978); Estados Unidos, (mayo de 1978); Japón, (noviembre de 1978); Francia, (marzo de 1980); Canadá, (junio de 1980) y Cuba, (agosto de 1980) (43).

El contenido de estos acuerdos es variado; abarca desde el intercambio de tecnología turística, hasta acuerdos bilaterales sobre vuelos aéreos, principalmente entre México y Estados Uni

dos.

Otro de los objetivos básicos del citado plan, fué el de la ampliación de la capacidad hotelera, que ya mostraba signos de saturación en los principales centros turísticos. Por ello, en varias ocasiones el sector privado señaló que, congruentes con la Alianza para la Producción, se requería la construcción de 97,000 nuevos cuartos de hotel para 1982, ya que la afluencia turística se duplicaría con respecto a 1977- según -- pronósticos oficiales- a 6 millones de visitantes extranjeros y 21.3 millones de turistas nacionales, de donde surgiría el financiamiento para dicha empresa.

El sector público otorgó incentivos fiscales, para lo que se promulgó en 1979 un decreto de ley que concede la opción a:

"...personas físicas o morales de nacionalidad mexicana o unidades económicas que integren, cuando realicen nuevas inversiones en edificios, construcciones e instalaciones fijas destinadas a la prestación de servicios de hotel y equipamiento turísticos, ya sea a depreciar aceleradamente sus activos en un plazo de 15 años, o un monto de crédito equivalente hasta de 12% de la inversión, cuando se establezcan en regiones consideradas como prioritarias. Si la inversión no fuera en zona prioritaria, el porcentaje de crédito habrá de ser sólo del 8% y el porcentaje de la depreciación para efectos del impuesto sobre la renta, de 6.5%, en lugar del 8%, al año (44)".

Estos estímulos del decreto presidencial dados a conocer en el Diario Oficial de la Federación del día 6 de Febrero de 1979, se referían también a "aquellas personas que adquirieran inmueble

bles bajo el régimen de propiedad en condominio destinados a la prestación de hotel y alojamiento turísticos, conocidos con el nombre de "condo-hotels" (45), y se les autorizaba a deducir la totalidad de los gastos de administración en que incurriesen.

Ahora bien, lo más significativo que se ha hecho en materia de Estímulos Fiscales en favor del Turismo Náutico, es lo recientemente publicado en el Programa de Acción inmediata para Fomento del Turismo:

#### Medidas Fiscales.

- a) La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la opinión de la Secretaría de Turismo, publicará en un plazo -- que no excederá de 30 días, las reglas necesarias para facilitar la importación temporal o definitiva de materiales y equipo necesario para la celebración de ferias, convenciones y exposiciones en nuestro país.
- b) En el mismo lapso, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, expedirá las normas que establezcan las características de las embarcaciones recreativas y deportivas, así como los procedimientos aplicables, para que los residentes en el extranjero puedan acogerse al beneficio de importación temporal por cinco años, que aprobó recientemente el H. Congreso de la Unión.

c) Igualmente, hará públicos los requisitos exigibles para - que se constituyan recintos fiscalizados en las marinas turísticas.

Lo cierto es que se aprecia un interés fundamental del gobierno en el fomento de nuevas instalaciones hoteleras, como vía - para el mejor cumplimiento de las cinco metas de la Secretaría de Turismo, principalmente la concerniente a la creación de empleos. El Programa Nacional de Turismo (1984-1988), cita dentro de sus políticas a realizar para 1988, la generación de -- 232 mil nuevos empleos permanentes directos e indirectos (46).

Es importante destacar que las autoridades están convencidas - de que el turismo es un generador de empleos, ya que la cons-- trucción de hoteles afecta directamente la demanda de mano de obra, subrayando el bajo costo que tiene para el país la creación de un nuevo trabajo. Por ejemplo, si un empleo de la industria de bienes de capital cuesta entre 1 y 1.5 millones de pesos, en la industria turística es relativamente muy baja: de 100 a 150.000 pesos. Además, cada cuarto de hotel da lugar a 1.8 empleos directos y de 4 a 6 empleos indirectos. Se destacan también, los beneficios sociales del turismo que redundan en el "bienestar social, la distribución de bienes y la fuerza de consumo" (47).

Para remarcar lo anterior, el Programa Nacional de Turismo --- (1984-1988), pretende proporcionar apoyo financiero para la --

construcción de 33,400 unidades de alojamiento turístico, así como para invertir 102,500 millones de pesos en infraestructura y equipamiento en los centros integralmente planeados de -- Cancún, Ixtapa-Zihuatanejo, Loreto, Los Cabos, Puerto Escorrido y Huatulco, e inducir una inversión privada y social de -- 450,000 millones de pesos, a valores actuales (48).

### 3.5. Objetivos Generales y Captación de Divisas.

Considerando que los objetivos generales se han logrado, a pesar de la crisis monetaria internacional traducida en inflación y recesión, el proteccionismo comercial y turístico, la falta interna de créditos e inversión privada en el sector, la deficiente administración y organización de nuestros servicios turísticos, el acelerado crecimiento de la población en los principales polos turísticos -consecuencia de la migración interna-, además de la sobrevaluación de nuestra moneda que incrementó el turismo mexicano hacia el exterior, fueron factores que contribuyeron sustancialmente al paulatino descenso de la productividad turística (49).

México, por sus condiciones de país en proceso de desarrollo, -- tiene una balanza comercial desfavorable, es decir, que realiza mayores importaciones que exportaciones, resultado de la venta de materias primas, que no dejan mucha utilidad, y a su vez, -- compra maquinaria o bienes de capital, que poseen un precio al-

to y que son indispensables para acelerar el desarrollo industrial del país.

El turismo es precisamente uno de los pilares para lograr la mayor captación de divisas, ya que no sólo se podría conseguir el equilibrio comercial, sino que además, restarían divisas para compra de bienes de capital que aún no se producen en el país.

Son muchos los ejemplos de aquellos países que han logrado un decidido avance hacia el desarrollo gracias al turismo. Se sabe que a lo largo de la década de los sesenta, optaron por una radical devaluación de sus monedas, con vistas a canalizar en beneficio propio la creciente masa de turistas. Esta devaluación, unida a un rígido plan de estabilización, les permitió alcanzar resultados espectaculares: con la súbita entrada de divisas, equilibraron sus balanzas de pagos, financiaron gran parte de sus importaciones, crearon nuevos puestos de trabajo, vieron fuertemente incrementada su demanda de bienes básicos y en general, consiguieron una capitalización que les puso en condiciones de hacer inversiones a largo plazo.

Los países de la cuenca del Mediterráneo, como España, Italia, y Grecia; algunos norteafricanos, como Argelia y Marruecos, e incluso del bloque socialista, como Yugoslavia y Rumanía, han recurrido a éste u otros sistemas parecidos con el fin de participar mayoritariamente en el mercado mundial del turismo (50).

Para terminar, cabe citar que hasta el año de 1980, el turismo presentó un crecimiento sostenido, interrumpido tan sólo en 1975-1976. En los últimos años se observó una tendencia decreciente del saldo favorable de la balanza turística, principalmente como resultado de la sobrevaluación de la moneda, que ocasionó un estancamiento en la captación de turismo receptivo y el notable incremento del turismo de los nacionales hacia el exterior. Ello significó la disminución de la tradicional y sustantiva aportación del sector turismo, a la solución de los problemas derivados de la insuficiencia del ahorro interno y de divisas.

Prueba de lo anterior es la obtención de 24 mil millones de dólares por turismo que se captaron en América Latina en 1984, particularmente en México y el Caribe, dicho incremento económico resultó del tres por ciento con respecto a 1983. Lo anterior fue declarado por el Presidente de la Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina, Mario W. Amestoy, quien agregó también, que en 1984 la región había recibido 53 millones de arribos internacionales y que, mientras México y el Caribe aumentaron sensiblemente su captación de turismo, en Centro y Sudamérica operan drásticas disminuciones en las afluencias internacionales e intraregionales (51).

Finalmente, expresó que, de acuerdo con la Secretaría General de la OEA, se elabora un manual de servicios turísticos de A-

mérica Latina, el cual se presentará en Acapulco próximamente (52).

### 3.6 Plan Nacional de Desarrollo (1983-1988).

Asimismo, el Plan Nacional de Desarrollo menciona el dinamismo del turismo receptivo en la economía nacional que ha causado - fluctuaciones, tanto por razones que son propias del sector, - como ajenas al mismo. Entre las primeras, destacan la calidad de alguno de los servicios, la inadecuada política de precios, la falta de un producto diferenciado y competitivo y el manejo impropio de la promoción y comercialización. Entre las segundas, son de importancia la sobrevaluación cambiaria ya mencionada, la mala situación económica de los países que tradicionalmente mantenían un flujo constante de visitantes hacia - el país y las restricciones al transporte internacional (53).

El turismo receptivo, en sus dos modalidades llamadas de internación y fronterizo, proviene en su mayoría de los Estados Unidos de América, lo cual explica la dependencia del sector turismo a las fluctuaciones de la economía norteamericana.

El turismo de los nacionales en el exterior, se incrementó sustancialmente hasta 1981, entre otros factores, por el incremento en el ingreso disponible de algunos estratos de la pobla--ción que tradicionalmente no viajaban al extranjero; el agudi-

zamiento del proceso inflacionario y el rezago en el ajuste de la paridad de la moneda con relación al dólar, que encareció - los servicios turísticos nacionales respecto a los ofrecidos - en el exterior ( 54).

Por su parte, la sobrevaluación del peso, la falta de abastecimiento de mercancías nacionales. la deficiente infraestructura urbana y turística y los trámites aduanales y migratorios, con demoras y molestias para el visitante, limitaron las posibilidades de captación del mercado fronterizo de los Estados Unidos (55).

### 3.6.1. Problemática Turística.

El diagnóstico del citado Plan Nacional de Desarrollo señala también-en lo que respecta al turismo egresivo fronterizo,-- que en los últimos años, se presentaron sustanciales incrementos tanto en número como en volúmen de gasto de los nacionales en el exterior, principalmente por el desequilibrio cambiario. El turismo interno se incrementó a partir de 1977 y - disminuyó después de mayo de 1982 (56).

Resulta muy importante también la advertencia en cuanto a la transportación turística ferroviaria y marítima, ya que es - casi inexistente, aún cuando ofrece perspectivas muy favorables. Los vuelos y cruceros de fletamento, resultan indispensables para la captación de divisas, es decir, un volú--

men adicional de visitantes.

### 3.6.2. Foro de Consulta Popular.

En los foros de consulta popular, durante la campaña del Lic. - Miguel de la Madrid, se destacó que la baja calidad de los servicios turísticos se debía en buena parte, a la deficiente capacitación de la mano de obra del sector.

Finalmente, es preciso destacar que la actual legislación turística no favorece la delimitación clara de las funciones reguladoras y de fomento y representa un obstáculo para el cumplimiento de los propósitos del sector público, y repercute en la falta de fortalecimiento institucional de los organismos públicos del sector turismo en general (57).

### 3.6.3. Propósitos del Plan Nacional de Desarrollo en Materia Náutica Turística; Los Puertos Industriales.

Ahora bien, los propósitos del plan, contemplan fundamentalmente, los siguientes puntos:

"La política turística tiene como propósito esencial a corto plazo, contribuir a la solución de los problemas nacionales, en tanto que la consolidación de ambos aspectos, en el mediano y largo plazos, deberá fortalecer la posición estratégica del sector en el desarrollo nacional".

Promover la utilización del derecho al descanso de las mayorías del país, mediante el fomento del turismo recreativo, dirigido a los estratos de población con ingresos medianos y bajos.

Contribuir al desarrollo equilibrado entre regiones y al fortalecimiento de la identidad nacional, mediante la promoción de la cultura y los valores del país.

Ampliar, diversificar y consolidar la demanda externa, mediante la incursión de nuevos mercados y segmentos de consumo.

Fortalecer el turismo interno y en especial el turismo social.

Ampliar, diversificar y elevar la calidad de la oferta turística nacional" (58).

Hasta aquí se ha planteado el panorama del turismo en México - de una manera general, ya que el estudio que se pretende en la presente tesis así lo requiere. Por lo tanto, se desarrollarán los temas de turismo náutico internacional y turismo náutico nacional en el siguiente capítulo.

#### Puertos Industriales.

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo se contempla la construcción de algunos puertos industriales, tanto en el litoral del Pacífico, como en el del Golfo de México. Tal es el caso de Lazaro Cardenas, Michoacán, Salina Cruz, Oaxaca, Laguna del Ostión, Veracruz (Coatzacoalcos), Altamira, Tamaulipas, y Dos Bocas, Tabasco.

Es lamentable que en ninguno de estos cinco puertos Industria-

les se tenga planeada la instalación de infraestructura náutico-deportiva, ya que si bien se encuentran distanciados de los principales lugares de recreo tradicionales, el hecho de acondicionarlos turísticamente, no haría ningún daño el hecho de mantenerse preparados para el desarrollo de una actividad de mucho futuro turístico y económico. Además, sería una invitación abierta a los aficionados al deporte náutico a que nos visiten, ya que ellos buscan seguridad al navegar y esto muchas veces lo hace la cercanía entre un puerto y otro, no importando si es turístico o no, el ambiente turístico tal vez lo podrían propiciar los arribos de dichas embarcaciones en los lugares de destino de las mismas.

Tradicionalmente se ha venido hablando del desarrollo de la -- costa pacífica del país, misma que se seguirá atendiendo, pues como ya se expuso anteriormente, en la actualidad existe un potencial muy amplio de turismo deportivo náutico proveniente de la costa del estado Norteamericano de California. Este podría ser el mercado de abasto de toda la Costa del Pacífico de México, particularmente del Golfo de Cortés, ligado con las islas frente a estos litorales y hasta el Istmo de Tehuantepec, al sureste del país.

Por otro lado, se integra el sistema del pacífico-centro que en sus costas atiende primordialmente al turismo nacional de las grandes concentraciones del centro del país.

Además, existen ya programas piloto en la Isla de la Roqueta, como parte integral del plan contingente de Acapulco, que en un esfuerzo multisectorial, viene transformando las condiciones ecológicas de este principal centro turístico del litoral del Pacífico Mexicano.

Asimismo, se encuentran en desarrollo los programas de Ixtapa y los cabos en el Pacífico: los de Loreto y La Paz, en el Golfo de Cortés, se desarrollan ya dentro de las reglas de equilibrio ecológico, basándose en el Plan Nacional de Preservación del Medio Ambiente, que surgió por parte de la Secretaría de Mejoramiento del Medio Ambiente ( 59).

La estrategia de extensión de las rutas y facilidades portuarias especializadas en turismo náutico a lo largo de las costas del Pacífico y del Golfo de Cortés, tienen como propósito prolongar la ruta establecida en estas costas a lo largo de los Estados Unidos. Dichas estrategias se apoyan en los siguientes programas:

- De integración de los corredores turísticos marítimos - del Golfo de Cortés y del Pacífico.,
- de creación de infraestructura, promoción y gestión, para recibir cruceros internacionales de la costa del Pacífico;

- de ampliación y complementación de la oferta, a lo largo del corredor turístico de las costas del Golfo de Cortés y del Pacífico;
- de creación de infraestructura de transporte turístico a lo largo del corredor de las costas del Golfo de Cortés y del Pacífico (60).

### 3.7. Incentivos Jurídicos en Zonas Prioritarias para el Turismo Náutico-Deportivo.

A continuación se presenta un resumen de los conceptos más relevantes al turismo náutico, contenidos en los trece capítulos de la Ley Federal de turismo, publicada en el Diario Oficial, el Lunes 6 de Febrero de 1984.

En el Capítulo I, correspondiente a las Disposiciones Generales, cabe destacar el Art. 2º el cual hace referencia a la programación de la actividad turística; a la promoción, fomento y desarrollo del turismo; a la creación, conservación, mejoramiento, protección y aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos nacionales; a la protección y auxilio de los turistas y a la regulación, clasificación y control de los servicios turísticos. Es aquí en donde se debe fundamentar esencialmente el desarrollo del turismo náutico-deportivo, por razón de encontrarse en una etapa reciente y oportuna para su integración y no caer en vicios que se presentan en otras ramas

del turismo, es decir, en cuanto a la proporción y administración de los servicios públicos y privados.

El artículo 13°, contenido en el mismo capítulo, señala que la Secretaría de Turismo, en coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores, participará en las acciones relativas a la cooperación turística internacional, para lo cual promoverá la concertación y coordinación de trabajos con gobiernos e instituciones extranjeras y con organismos internacionales, con el fin de impulsar y facilitar el intercambio y desarrollo turísticos. El contenido del texto anterior es sumamente importante para el intercambio tecnológico en materia de Industria Naviera y Navegación, así como para la constitución de Empresas Multimodales en la rama de cruceros y otro tipo de transportes náuticos.

El Capítulo III comprende la Comisión Intersecretarial Ejecutiva del Turismo. El artículo 14°, señala que la Comisión tiene por objeto conocer, atender y resolver los asuntos de naturaleza turística, relacionados con las competencias de dos o más dependencias del Ejecutivo Federal. Esta disposición es sumamente necesaria y acertada, ya que continuamente se duplican funciones entre las diferentes dependencias involucradas en la actividad náutica-turística.

Los artículos 18° y 19°, contienen disposiciones referentes a la promoción y determinación de zonas de desarrollo turístico

prioritario, mediante disposición conjunta de la Secretaría de Turismo, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, los gobiernos estatales y municipales y cuando lo amerite, se solicitará la opinión de la Secretaría de la Reforma Agraria, para considerar las citadas zonas, que por sus características, --- constituyen un atractivo real y potencial evidente.

En el capítulo VI, Fomento al Turismo de la Ley Federal de Turismo que comprende los artículos del 29° al 42° se enumeran -- una serie de acciones encaminadas a proteger, incrementar, mejorar y difundir los atractivos y servicios turísticos del --- país, así como a estimular las corrientes turísticas nacionales y extranjeras. Igualmente importante resulta la difusión fuera del territorio nacional de los atractivos y eventos; asi mismo, señala la conservación de parques y bosques nacionales, playas, lagos, lagunas y ríos, a efecto de impulsar su aprovechamiento. Para ello, la Secretaría difundirá lo concerniente a través de material impreso, de la prensa, el cine, la radio, la televisión y otros medios de comunicación. En el caso de - la radio y la televisión, se utilizará el tiempo que le corresponde al Estado.

Dentro de las acciones mencionadas, se considera: La implementación de eventos que a criterio de la Secretaría constituyan atractivos turísticos relevantes, así como la transportación - que requieran los centros turísticos, fundamentalmente las zo-nas de desarrollo turístico prioritario.

Por último se contempla el establecimiento de unidades turísticas, tales como balnearios, marinas turísticas, desarrollos -- náutico-inmobiliarios, instalaciones para pesca deportiva y otros similares y el fomento de las actividades acuático recreativas en litorales y aguas interiores. De vital importancia -- resulta proporcionar servicios de orientación, información y -- auxilio turístico en terminales de transporte aéreo, terrestre y marítimo.

Para una mayor información, al final se anexa la citada Ley, -- tal como apareció en el Diario Oficial. Antes de cerrar el -- presente capítulo, queremos insistir en el hecho de que exist-- ten los instrumentos jurídicos, que mediante una aplicación es-- tratégicamente bien programada, permitirán el desarrollo inte-- gral de las actividades náutico-recreativas.

Poblar nuestros mares. Entendemos por ello, desarrollar los -- deportes náuticos y la pesca deportiva. Esto debe ser para un país rico en mares, un renglón de ingresos en divisas enormes, porque podemos atraer, con muy pocos recursos, grandes corrientes turísticas principalmente de California (61). Resulta importante aclarar que sólo California, E.E.U.U., tiene ----- 300 000 yates matriculados que podrían ser atraídos a las costas nacionales.

Se tendrán que dar facilidades a yates y barcos extranjeros --

para permanecer en aguas nacionales por plazos de un año, prorrogable una vez, por el mismo período, siempre que paguen renta, combustible, impuestos y gastos en divisas y que sus dueños salgan del país al vencimiento de su autorización.

Dar financiamiento para que el mexicano adquiera pequeñas embarcaciones. Esto daría lugar a una gran industria nacional y --- crearía miles de empleos, tanto en su fabricación, como en su mantenimiento, cuidado y vigilancia. Pondría al mexicano de cara al mar y lo ligaría a nuestras costas (62).

Cerrar el Golfo de California a la pesca comercial masiva, reservándolo para pesca deportiva, convirtiéndolo con ello, en fuente de divisas y de ingresos para todos los habitantes ribereños.

La demanda de recursos provendría de:

- Uso exclusivo de lanchas mexicanas para la pesca deportiva.
- Permisos de pesca de 10 dólares por día a 50 por semana con precios actuales. Tan sólo en California existen 7,500 clubes de pescadores; muy bien se podrían atraer a la zona del golfo a un millón de visitas-año de los mismos, y producir un muy buen ingreso de divisas, tan solo por licencias. Habrá que eliminar disposiciones absurdas que impidan el apro-

vechamiento de la pesca deportiva (63).

- Las instalaciones de servicios en tierra, que alojarían a -- pescadores y familias, tendrían ingresos superiores a los -- 200 millones de dólares.
- En función de empleos, esta actividad generaría más de 50 -- mil en los primeros años de operación (1984-1985), tras un -- año de organización, (1983).
- Las inversiones para instalaciones provendrían de la inicia-- tiva privada, se construirían marinas, clubes de yates y de pesca, concesionándoles, por 20 años, en lugares estratégicos -- para desarrollarlos. Una adquisición de flotas de pesca de-- portiva, se apoyaría con créditos (64).

La pesca recreativa tiene un gran impacto turístico en México, debido a la afluencia en el desarrollo económico de los cen-- tros de recreo, ya que origina empleos, servicios, ingresos y divisas.

Por lo anterior, la pesca deportiva requiere de un programa es pecial que la promueva en todos sus aspectos y dé una mejor re gulación para desarrollarla, tanto en los litorales de las cos tas del país como en sus aguas interiores.

Así lo afirmó el subsecretario de Fomento Pesquero de la Secretaría de Pesca, Alfonso G. Calderón V., después de instalar el Foro de Consulta Popular para la Planeación Democrática de la Pesca deportiva, en Manzanillo, Col.

Esta actividad encierra un vasto potencial, por lo que exige un tratamiento especial, ya que las características particulares del contexto pesquero del país, así lo demandan.

El funcionario señaló que se busca apoyar y promover la actividad con mayor amplitud, agilidad y eficiencia; así que independientemente de las reformas de los artículos 5° y 10° de la Ley Federal para el Fomento de la Pesca, se elaborará un reglamento para impulsar en mayor grado este deporte.

También indicó que el mar es escenario de importantes centros turísticos, en donde la actividad recreativa de la población se refleja en la pesca deportiva, lo que tiene un gran impacto turístico en nuestro país.

El funcionario informó además que mediante una norma ya establecida, se ubicará a todas y cada una de las instituciones prestadoras de servicios, localizadas en lugares tan importantes para la pesca deportiva como son Mazatlán, San Carlos, Son. y toda la Península de Baja California (65).

Respondiendo a la ubicación del recurso, se diseñan estrategias:

- a) en litorales de ríos principales lagos y lagunas, priorizando de acuerdo a su accesibilidad a los principales centros emisores y receptores de turismo y a la infraestructura;
- b) en arroyos y lagunetas, dimensionando su oferta a su capacidad de absorción de la demanda que será complementaria a la primera y se procurará evitar por tanto que -- sea visitada por turismo en grupos;
- c) en la costa y mar de la vertiente atlántica, integrando se a los grandes circuitos del Golfo y del Caribe, buscando la complementariedad con la oferta de los demás países;
- d) en la costa y mar de la vertiente del Pacífico, priorizando la zona norte alrededor de la península de la Baja California, buscando la intervención por etapas de - la flota turística del estado de California.

Respondiendo a usos, se diseñan estrategias complementarias:

- i) en polos turísticos existentes, se consolidan y diversifica la oferta existente;
- ii) se integran rutas turísticas para unir los polos existentes a lo largo de las costas, por mar y tierra y por mar y aire; las islas frente a esas costas, crean

do otros polos intermedios que complementen puertos y marinas turísticas;

- iii) paralelamente a la creación de oferta, se integra cada subsistema operativamente, promocionalmente y en cuanto a transportes para pasaje e insumos, reglamentando y propiciando la homogenización en tipo y calidad de servicios (66).

Respondiendo a la ubicación de la demanda, se desarrollan las siguientes estrategias:

- 1) para la atención del mercado del Caribe y del Golfo de México, se promueve la integración de circuitos internacionales y sistema de transporte de carga, que sumen los esfuerzos multinacionales y eviten la competencia entre los países del área a través del subsistema de la península de Yucatán, contando con 25 puertos.
- 2) para la atención del mercado del surponiente norteamericano, se diseña el subsistema de internación por el Pacífico y el Mar de Cortés, con 23 puertos;
- 3) para la atención del mercado de las grandes concentraciones del centro del país, se diseña el subsistema del Pacífico, centro, con 30 puertos y el del Golfo de México con 20 puertos.

Mediante la implementación de estas estrategias se espera captar un alto porcentaje de los 600,000 yates que existen en --

los estados de Texas, Louisiana y Florida en el Golfo de México, los cuales constituyen el mercado natural para Quintana -- Roo.

Quintana Roo cuenta con 860 kilómetros de litoral, que significan un atractivo con creciente demanda, la cual se ha visto impulsada por las competencias de yates y veleros tales como: La Regata "del Sol al Sol", que comprende la travesía entre San Petesburgo, Florida e Isla Mujeres; La Regata "al Sol", entre Nueva Orleans y Cozumel y la Regata "al Golfo del Caribe Maya" de Houston a Isla Mujeres.

Estos eventos, al igual que la pesca deportiva, el buceo en -- Cancún, Cozumel, Holbox y Contoy; los seis parques marinos en Contoy, Xel-ha, Palancar, Punta Nizuc, Eacalar y Chichan Kanab dan diversidad para el desarrollo del turismo (67).

El turismo náutico atrae principalmente visitantes de nivel económico elevado. El multiplicador del gasto turístico en México se estima en 3.8; indica el empleo de mano de obra directa e indirecta impulsando la región.

Es necesario crear una adecuada infraestructura náutica mediante una marina en Cancún, así como pequeñas marinas en Boca Iglesias, Isla Mujeres, Puerto Morelos, Cozumel, Xel-ha, Tulum Punta Allen, el Ubero y Xel-ha, que aprovechen el potencial -

de demanda con que cuenta la Ruta Caribe Maya (68).

La infraestructura y equipamiento de las ciudades es la actividad más importante de cualquier desarrollo urbano; su objetivo básico es el bienestar de la comunidad que asienta en las proximidades de los desarrollos turísticos y que al tener una --- fuente de trabajo estable, permanecerá en el sitio.

Aquellos lugares cercanos a una ciudad con todos sus servicios, serán los más aptos para captar fácilmente las inversiones ligadas al turismo náutico.

La juventud debe conocer los recursos que el mar y el litoral ofrecen. El hecho de que tenga opción de navegar, le abrirá - la posibilidad de conocer los múltiples campos para la explotación de actividades económicas que se tienen; entre las cuales destaca, en forma importante, la actividad turística.

El transporte por vía marítima en transbordadores, es exclusivamente mexicano y para los fines de crear conciencia marítima en nuestra juventud, es indudablemente el sistema ideal que debe proliferar.

En la modalidad de transporte marítimo en transbordadores, si que siendo válido de que lo más importante es la comunidad a la que se sirve.

Al contarse, en un futuro próximo, con inversiones relativamente bajas, con una red integrada desde Guaymas, Son. hasta Puerto Madero, Chis., podría establecerse un servicio a lo largo - de nuestro litoral del Pacífico, así como en el Golfo de México, por su forma circular, se podría también pensar en la conexión de ciudades importantes con lo que se garantizaría el tráfico del servicio de transbordadores y que, dado su bajo costo, sería una excelente forma de popularizar el turismo náutico -- (69).

Cozumel está dando todos los servicios portuarios necesarios a más de trecientos barcos al año; en un corto plazo se pretende incorporar estos servicios a Punta Zans, Isla Mujeres y Puerto - Morelos ( 70).

## CAPITULO IV

TURISMO NAUTICO DEPORTIVO EN MEXICO Y SU PARTICIPACION  
EN EL AMBITO INTERNACIONAL

En el presente capítulo, se pretende hacer una descripción general de los factores más relevantes que posibiliten el turismo náutico internacional en México. Considerando el potencial marítimo del país, se dará mayor importancia a la zona que comprende las costas de la Península de Baja California, Sonora y Sinaloa, para presentar un estudio de diagnóstico.

Cabe destacar que la documentación de consulta para el análisis de la zona citada, es un tanto limitada, y anacrónica, pero --- nos da una buena idea de los alcances y límites de la actividad marítima turística internacional y nacional en la zona de estudio.

Se dará por separado, en el siguiente capítulo un diagnóstico de los lugares turísticos de más tradición, y susceptibles de desarrollo náutico a lo largo de la costa del Pacífico, Caribe y Golfo de México.

Así mismo se hará una descripción de las actividades acuático recreativas en aguas interiores (ríos, lagos y lagunas) y lo respectivo en el territorio insular nacional.

#### 4.1 Afluencia Internacional de Turistas Náutico-Deportivos a México.

La infraestructura marítima proporciona servicios a cuatro tipos de transportes turísticos: cruceros, transbordadores, yates y embarcaciones remolcables.

Los cruceros realizan visita obligada al puerto de Mazatlán, ya que casi la totalidad de estas embarcaciones que surcan la costa mexicana del pacífico, hacen escala en dicho puerto, donde los servicios se prestan satisfactoriamente, aunque en algunas ocasiones resultan insuficientes.

Cabo San Lucas tiene también cierta atracción para el turismo de la costa del pacífico mexicano; cuenta con un número similar al de Mazatlán, en cuanto a escalas se refiere. En este puerto se usan las instalaciones del transbordador para efectuar el descenso y ascenso de pasaje, la mayoría por 4 horas. Instalaciones del todo insuficientes ya que por encontrarse ocupadas con frecuencia se tienen que cancelar escalas programadas.

El puerto de Guaymas, Sonora se visita ocasionalmente sin mayor problema para las actividades de atraque; es decir, para el ascenso y descenso de los turistas náuticos.

El puerto de la Paz también presenta interés para los itinera-

PRINCIPALES PUERTOS DE INTERES NAUTICO-TURISTICO INTERNACIONAL EN LOS LITORALES DE LA  
REPUBLICA MEXICANA.



RED PORTUARIA NACIONAL, POR LITORALES 1983 y 1984.

CONCEPTO	TOTAL		PACIFICO		GOLFO Y MAR CARIBE		NO ESPECIFICADOS	
	1983	1984	1983	1984	1983	1984	1983	1984
<b>UBICACION GEOGRAFICA</b>								
Marítima	164	166	105	105	59	61	--	--
Fluvial	36	36	5	5	31	31	--	--
Interior	26	28	12	14	7	7	7	7
<b>ACTIVIDAD</b>								
Pesquero	109	113	63	65	46	48	--	--
Turístico	79	79	46	46	29	29	6	6
Militar	22	22	12	12	10	10	--	--
Industrial	20	20	11	11	9	9	--	--
Comercial	45	45	23	23	22	22	--	--
<b>TRAFICO</b>								
Altura	25	25	14	14	11	11	--	--
Cabotaje	111	115	61	63	50	52	--	--

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Infraestructura, D.G. de Operación Portuaria, Agenda Estadística 1985, INEGI, SPP, 1985, p. 36

rios de placer; ésto se debe al desarrollo de los servicios turísticos que existen en este sitio. Todaya el número de escalas es reducido. Se utilizan los muelles de la escuela de pesca para atracar; sin éste, las visitas no podrfan realizarse.

Por último, Ensenada es el puerto con menor interés para los buques de pasajeros, si bien las instalaciones son satisfactorias.

El uso de los transbordadores como medio de transporte en general y para el transporte de turistas en particular, es de mucha importancia: constituye el principal medio para el sur de la Península. El tráfico por este medio está en constante aumento, mientras que en 1970 el movimiento de pasaje fué de 94,842, en 1974 ascendió a 336,447 pasajeros. Actualmente operan 10 barcos en servicio con 6 rutas, con un resultado de operaciones en 1984 que se presenta en el siguiente cuadro.

CUADRO VII

Ruta	Pasajeros	Vehículos
Mazatlán-La Paz	327 888	40 576
Guaymas-Sta Rosalva	87 247	10 689
Topolobampo-La Paz	129 784	16 793
Pto. Vallarta-Cabo San Lucas	54 228	11 315
Guaymas-La Paz	-----	-----
Pto. Vallarta-La Paz	1 324	4 792

Cuadro elaborado por: Dirección de Programación y Presupuesto-

de transporte Marítimo y Aéreo, S.P.P., en base a cifras reales de 1984 proporcionadas por Servicio de transbordadores (1985).

La Costa Mexicana en la zona comprendida entre San Diego y Ensenada recibe una afluencia de embarcaciones de recreo muy grande debida a la proximidad de centros de población del vecino país. Cuenta con una autopista y numerosos atractivos turísticos. -- Sin embargo, aparte de las Islas Los Coronado, carece de interés para la navegación.

A partir de Cabo San Lucas, navegando hacia el Mar de Cortés, - los servicios de turismo son relativamente completos.

El desarrollo de la industria turística de la costa oriental - de la península es ya considerable. La naturaleza accidentada de la costa ofrece una serie de bahías y caletas, muchas de las cuales están abrigadas al norte como al sur. En general, la navegación es mucho más fácil que a lo largo de la costa del Pacífico y apropiada para lanchas y yates de autonomía limitada. - El número de fondeaderos y la relativa frecuencia de puertos totalmente abrigados, permite una navegación costera fácil, sin necesidad de hacer travesías largas. Las comunicaciones terrestres son también más favorables al desarrollo del turismo marino en el Mar de Cortés que del lado del Pacífico.

En Cancún, la operación de crucero turístico resulta muy diff-

cil, por lo que se requiere la creación urgente de un puerto - adecuado a esta necesidad. Existen compañías internacionales interesadas en programar visitas de barcos de mayor calado y capacidad de pasajeros que los actuales, pero por el momento, no hay instalaciones apropiadas.

Para el país resulta muy interesante la captación de este tipo de turismo, así como la prolongación de la estancia del mismo.

Por otro lado, se trata de captar mayor número de divisas empleando barcos de empresas mexicanas o barcos en copropiedad, de preferencia con personal especializado para la operación na viera, para lo cual habrá que preparar el terreno en cuanto a la capacitación de este tipo de recursos humanos especializados.

Cada año se produce una fuga de divisas de 50 millones de dólares, ya que el turismo de cruceros que sale del país lo captan compañías extranjeras( 71).

Además, los puertos deportivos turísticos, forzosamente han de ser la pieza fundamental en la que se asiente el futuro de la náutica turística. Tenemos un ejemplo muy alentador: el -- crecimiento de la flota de recreo y deportiva en España, ha si do notorio. Este fenómeno bien compilado y estudiado, ha apor tado conclusiones que han llevado a prever que, para 1985, ya se contará con cerca de 200,000 embarcaciones de la llamada ---

"IV Flota" ; es decir, que esta cifra sacada de las prospecciones realizadas, haría que se triplicara el número de embarcaciones existentes en solo cuatro años; hecho sin precedentes para la náutica, que ha pasado rápidamente de 9023 embarcaciones deportivas en 1966, a 200 000 aproximadamente para 1985; de ellas el 90% están situadas en el Mar Mediterráneo. Estudios turísticos han fijado bien su atención en ello, y la lógica es aplastante: 175,000 embarcaciones deportivas precisarán para 1986 otros tantos puntos de amarre y 42 500 más, que representa el 25% de la capacidad total de atraque, mínimo que se exige reservar en alquiler para embarcaciones procedentes de otros puertos. Se trabaja en una ordenación del litoral que comprende la situación actual, precisiones de uso, playas, etc., para lograr la utilización óptima de las posibilidades que éste ofrece. (72).

Al atractivo de las 1,700 playas españolas que han conseguido atraer a tantos visitantes de todo el mundo, hay que añadir el incremento que están tomando en ese país los deportes y las instalaciones náuticas, que en construcción o en proyecto, se unirán en breve plazo a las ya existentes, logrando que España sea en los próximos años, uno de los países del Mediterráneo con mayor relieve, en lo que al deporte náutico se refiere (73).

La zona de influencia para el turismo de yates del Mar de Cor

tés, comprende principalmente el sur de los estados de California, Arizona y el estado de Nuevo México, que también tiene un considerable registro de embarcaciones en su haber.

En 1973 se encontraban registradas 456 mil embarcaciones por 10 municipios de California y el 70% de la extensión del estado de Arizona, habían 242 mil embarcaciones remolcables y 14,670 yates de altura (yates de 26 pies y mayores) registrados en la costa sur de California, que comprende los condados de San Diego (2,211 embarcaciones), Orange (3,400), Los Angeles (8,506) y Ventura (535) (74).

Las clasificaciones, remolcables y de altura, consideran veleros y embarcaciones de motor. Entre las primeras los veleros sumaban 33,000 (17%), mientras los yates motorizados representaban el 83%. Entre los yates de altura, los veleros representaron el 29% y el resto para embarcaciones que se impulsan con motores de gasolina y diesel.

A partir de las 257 mil embarcaciones registradas en la zona de influencia, se consideró el mercado potencial, ya que cualquier propietario era sujeto sensible a la promoción. Sin embargo, se definió un mercado probable y resultaron en cifras de 1973: 39,568 embarcaciones remolcables y 2,993 embarcaciones de altura. Este mercado representaba sólo al grupo de propietarios interesados en recrearse en aguas nacionales, se

gún estudio de mercado (16.3% y 20.4% respectivamente).

Usando las tasas de crecimiento de la población de embarcaciones, determinadas por los propios norteamericanos, el mercado probable para 1980 era de 51,894 embarcaciones remolcables y - 3,819 de altura; para 1985 estas cifras serían de 62,985 y --- 4,410 respectivamente (75).

Por otro lado, cifras más recientes nos dicen que el turismo - náutico en los Estados Unidos cuenta con más de 8 millones de propietarios de yates que aún no se registran adecuadamente, - por no existir instalaciones ni facilidades para atenderlas, - adicionales, a los 10 millones que sí están registrados.

Los vecinos Estados de California, Arizona y Nuevo México, en la Unión Americana, cuentan con 663,146 embarcaciones de placer con un incremento de 3,95% anual (76).

De los datos anteriores, se ha considerado una área de influencia que corresponde a la zona sur de los mismos, en donde se - tiene un mercado potencial de 301,335 embarcaciones de recreo.

De acuerdo con las encuestas y estudios realizados, el 58.1% de los propietarios de yates en la zona de influencia estarían dispuestos a navegar aguas mexicanas, de haber facilidades e -

instalaciones para recibirlos, ya que las marinas existentes - en los Estados Unidos están totalmente saturadas.

De tal porcentaje se ha considerado conservadoramente, que el 29.05% o sea la mitad de los entrevistados, podrán hacer turismo náutico en las costas mexicanas de Baja California, Sonora y Sinaloa principalmente (77).

De la información obtenida en ambos documentos se puede determinar, que los datos estimados en 1973 para el mercado probable en 1985, resultan actualmente obsoletos, ya que según el estudio más reciente sobre los turistas interesados en visitar nuestras costas con fines náutico-turísticos, resultó que suman unas 120 mil embarcaciones aproximadamente, es decir prácticamente el doble de lo estimado en 1973 (78).

#### 4.1.1. Captación de Divisas.

Los gastos del turista seguirán haciéndose, parte en el extranjero y parte en el territorio nacional. En este último, evolucionarán de acuerdo con la oferta y calidad de los servicios.

En el documento de la Comisión Coordinadora de Desarrollo Turístico del Golfo de California, se dice que la captación de divisas al término de la escalera turístico-marítima y mediante la visita de 94,417 yates de recreo, en los que viajarían ----

459,512 personas, provocarían un ingreso en divisas al país por más de 812 millones de pesos (79).

#### 4.2. El caso de Transbordadores en México.

El número de personas que utiliza el transbordador como medio de transporte en los viajes de placer, ha crecido en forma importante en la zona de estudio. Existen seis rutas operando en dicha zona, de las que sobresale, por su capacidad de demanda, la que va de Mazatlán a La Paz, que entró en operación en 1964, transportando 46 mil pasajeros; para 1970 había ya duplicado su movimiento y establecido un crecimiento anual de 28%, con lo que alcanzó un volumen de 255 mil pasajeros transportados en 1974 y casi 500 000 para 1984. Para mejor apreciación se presentan cuadros estadísticos de las actividades de los transbordadores que operaron en la zona de estudio y un mapa con descripción de rutas. (ver cuadro VIII y IX, Fíg. 3) (80).

CUADRO VIII

MOVIMIENTO DE PERSONAS Y VEHICULOS EN TRANSBORDADOR

( ambos sentidos )

	Mazatlán - La Paz		Guaymas - La Paz		Guaymas - Sta. Rosalía		P. Vallarta-San Lucas		P. Vallarta-La Paz.	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
1965	46 557	3 655								
1966	56 960	5 931								
1967	66 503	7 000								
1968	80 578	7 841								
1969	93 358	9 013								
1970	94 842	8 310								
1971	117 464	9 240								
1972	148 319	11 430	15 844	2 020	43 641	5 087				
1973	200 314	17 394	17 018	2 003	55 843	7 901				
1974	255 142	26 829	10 778	1 302	51 380	7 564	18 931	2 514	216	22
1984 *	320 724	36 873	-----	-----	85 341	9 932	53 043	8 251	1 295	203

94

FUENTE: Elaborado con datos de Caminos y Puentes Federales de Ingreso y S.C.

(1) Pasajeros transportados

(2) Vehículos transportados

(\*) Servicio de transbordadores.

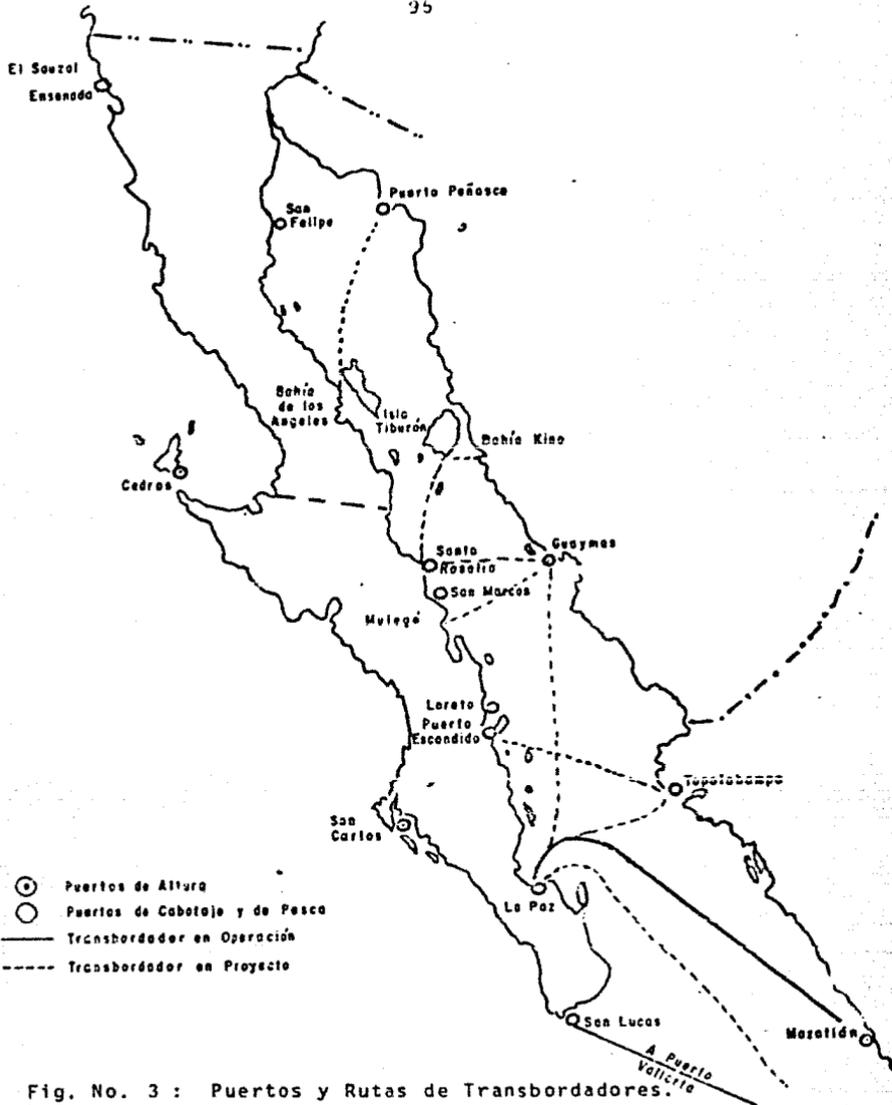


Fig. No. 3 : Puertos y Rutas de Transbordadores.

El resultado de los Ingresos y Egresos por servicios de los transbordadores, se presenta en detalle en el siguiente cuadro, en el que puede apreciarse que tanto los ingresos como los egresos han tenido un considerable crecimiento en el transcurso de seis -- años, excepto en 1980 en que disminuyeron los egresos con respecto al año anterior.

CUADRO IX  
INGRESOS Y EGRESOS. TOTAL DE TRANSBORDADORES

C O N C E P T O	1 9 7 9	1 9 8 0	1 9 8 1	1 9 8 2	1 9 8 3	1 9 8 4
<b>INGRESOS</b>						
Pasajeros	82 987 245	105 570 588	117 416 613	162 130 010	225 112 031	243 179 330
Vehículos	57 203 901	79 007 616	99 527 023	132 223 776	241 146 656	250 376 622
Exceso de Carga	---	3 345 450	11 872 968	19 177 989	41 706 559	41 767 422
Servicios a Bordo	36 599 971	50 863 413	64 974 507	96 651 530	156 689 336	145 289 466
Otros	8 233 789	244 414	175 762	81 624	---	78 108
Total de Ingresos	195 024 409	243 031 481	293 966 873	410 264 929	664 654 582	680 690 948
<b>EGRESOS</b>						
Gastos de Operación	287 127 000	269 903 552	312 805 718	673 788 545	1361 050 257	1732 378 000
Gastos de Inversión	153 007 000	88 991 668	254 329 491	311 155 141	734 955 250	2126 688 000
Total de Egresos:	440 134 000	358 895 220	567 135 209	984 343 686	2096 343 686	3853 966 000

Cuadro Elaborado por: Dirección de Programación de Transporte Marítimo y Aéreo, S.P.P. 1985

FUENTES: Servicio de Transbordadores.

#### 4.3 Yates de altura que visitan México; estacionalidad, estancia y algunos aspectos particulares.

El arribo de yates de altura a los puertos de la zona, es importante en la actualidad. Los lugares de mayor afluencia son: Cabo San Lucas, La Paz y Ensenada, en los cuales se registraron 681, 431 y 426 visitas respectivamente en 1973. En 1983 llegaron 1,800 yates en temporada alta, promediando unas 25 embarcaciones diarias en sus diferentes tipos: goletas, valeros, yates, etc. Todos procedentes en su mayoría de la costa occidental de Estados Unidos y algunos de Canadá; además, cabe citar que tuvieron una estancia promedio de 5 a 7 días ( 81 ).

El número de matrículas diferentes no se conoce; el número registrado de llegadas a los puertos, se muestra en el cuadro X - - Dicha información no se obtuvo de sitios sin capitania de puertos. Todo lo anterior corresponde a 1973, lo que denota un incremento casi nulo en 1983, que como ya dijimos, fué de 1,800 arribos. Ahora bien, el total de visitas, que ascendió a - - 1,735 en 1973, representó el 65% del movimiento total en la -- costa del Pacífico y el Mar de Cortés y el 61.8% del total de la República, lo que se explica por razones de distancia de la zona en estudio, a la región suroeste de la unión americana, - que es el mercado potencial para nuestro país. (82)

En la figura No. 4, se muestra gráficamente la estacionalidad de los yatistas, haciendo notar la poca afluencia de yates en

los meses de junio a octubre, ya que esta temporada es la época de lluvias y de perturbaciones meteorológicas que representan peligro para la navegación de altura; así mismo, se presenta en el cuadro XI, un resumen de características meteorológicas en la zona ( 83 ).

El turismo en la zona se ha desarrollado en focos de atracción bien definidos. Por lo tanto, se hace referencia primordialmente de los centros que tienen interés para el turismo que se transporta o se divierte con medios marítimos. Los lugares -- que tienen relación con el turismo de mar y que cuentan con mayor actividad son: Ensenada, La Paz y los Cabos (Cabo San Lucas y San José del Cabo), en la Península de Baja California y Guaymas, Puerto Peñasco, Bahía Kino y Mazatlán en la Costa Continental ( 84 ).

Los yatistas manifestaron que las actividades que desarrollan en sus viajes, son las que se enlistan en el cuadro XII, en donde se puede apreciar que destacan la pesca y la natación. El buceo es un deporte practicado por los propietarios de veleros ( 85 ).

## CUADRO X

NUMERO DE YATES DE ALTURA QUE LLEGARON A  
PUERTOS NACIONALES  
(1973)

Pacífico Norte

1. Cabo San Lucas, B.C.*	681	39.3		
2. Ensenada, B.C.	426	24.6		
3. La Paz, B.C.	229**	13.2		
4. Mazatlán, Sin.	167	9.6		
5. Guaymas, Son.	101	5.8		
6. Puerto Escondido, B.C.	60	3.4		
7. San Felipe, B.C.	35	2.0		
8. Topolobambo, Sin.	18	1.0		
9. Santa Rosalía, B.C.	12	0.7		
10. Puerto Peñasco, Son.	6	0.4		
Subtotal	1,735	100.0	66.0	62.8

Pacífico Sur.

1. Acapulco, Gro.	276	30.9		
2. Puerto Vallarta, Jal.	246	27.6		
3. Manzanillo, Col.	162	18.1		
4. Zihuatanejo, Gro.	143	16.0		
5. Salina Cruz, Oax.	45	5.0		
6. San Blas, Nay.	21	2.4		
Subtotal	893	100.0	34.0	32.3
Total Pacífico	2,628		100.0	95.1
Total Golfo de México y Mar Caribe	135	100.0		4.9

(\*) Corregido con datos mensuales proporcionados por la Capitanía de Cabo San Lucas (606 anteriormente)

FUENTE: Secretaría de Marina, Dirección General de Marina Mercante.

(\*\*) En la información de la capitanía de puerto aparecen registrados 431 yates.



CUADRO XI

RESUMEN DE CARACTERISTICAS METEOROLOGICAS  
EN LA ZONA .

MESES	OCEANO PACIFICO				MAR DE CORTES					
	LLUVIAS	VIENTOS DOMINANTES	N E	TEMPORALES (DIAS POR MES)	CONDICIONES OPTIMAS	LLUVIAS	VIENTOS DOMINANTES	N E	TEMPORALES DIAS POR MES	CONDICIONES OPTIMAS
ENERO		↙↘		☉ <sup>6</sup> ☉ <sup>1</sup>	△		↙		☉ <sup>6</sup>	△
FEBRENO		↙↘		☉ <sup>6</sup>	△		↙		☉ <sup>5</sup>	△
MARZO		↙			↔		↙			△
ABRIL		↙			↔		↙			△
MAYO	☉	↙			↔	☉	↙		☉ <sup>1</sup>	△
JUNIO	☉	↙			↔	☉	↙		☉ <sup>1</sup>	△
JULIO	☉	↙		TEMPERAZA DE NUBRA CANGLES (E) E		☉	↙		☉ <sup>2</sup>	△
AGOSTO	☉	↙		TEMPERAZA DE NUBRA CANGLES (E) E		☉	↙		☉ <sup>1</sup>	
SEPTIEMBRE	☉	↙		TEMPERAZA DE NUBRA CANGLES (E) E		☉	↙		☉ <sup>4</sup>	
OCTUBRE	☉	↙		TEMPERAZA DE NUBRA CANGLES (E) E		☉	↙		☉ <sup>4</sup>	
NOVIEMBRE		↙↘		☉ <sup>3</sup> ☉ <sup>3</sup>	△		↙		☉ <sup>2</sup>	△
DICEMBRE		↙↘		☉ <sup>6</sup> ☉ <sup>6</sup>	△		↙		☉ <sup>2</sup>	△

101

FUENTE: Sailing Direction of México  
Baja Sea Guide

## CUADRO XII

PRINCIPALES ACTIVIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE  
YATES DE ALTURA

ACTIVIDAD	PORCENTAJE °
Natación	54.8
Pesca	49.1
Competencias	21.3
Cacerfa	14.7
Asolearse	14.9
Jugar Golf	13.9
Esquifar	9.2

FUENTE : Real Research Corporation Mail Survey.

° Porcentaje de la muestra que practica la actividad frecuentemente.

Se analizaron los registros de los yates de altura para Mazatlán en el período de enero a junio de 1973; para otros puertos no se dispuso de información. En la figura No. 5 se presenta la estancia promedio: el 40% permanece tres días y menos, de 4 a 7 días, el 23% de 2 a 3 semanas; el 25% y el 13% permaneció un mes y más; esto se explica por el hecho de que los yatistas que viajan, son precisamente los que disponen de mucho tiempo para su recreación (86).

En la figura No. 6, se muestra objetivamente la procedencia de los yates, resaltando la alta influencia de la zona de California. Resulta importante la comparación de la afluencia del mercado de San Diego y los Angeles con 89 y 79 yates respectivamente. Su interés estribó en que las cifras son muy semejantes, a pesar de que el condado de los Angeles posee aproximadamente 5 veces el número de embarcaciones que el condado de San Diego y las distancias que navegan para llegar a Mazatlán, son prácticamente iguales. Por esta razón puede considerarse como representativa para toda la región, la estancia observada en Mazatlán (87).

EMBARCACIONES

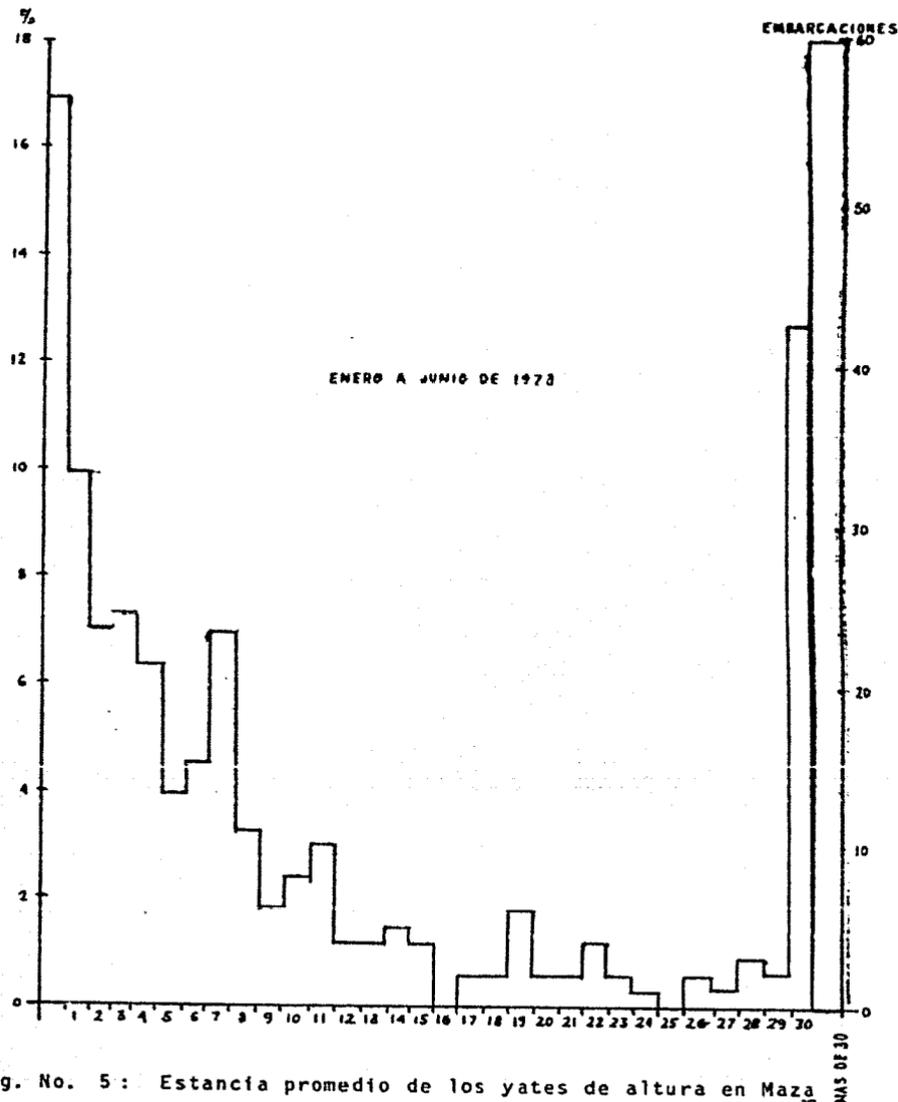


Fig. No. 5: Estancia promedio de los yates de altura en Mazatlán, Sin.

FUENTE : Dirección General de Marina Mercante.



#### 4.4 Equipo para la práctica del Turismo Náutico en México.

Las instalaciones al servicio de los transbordadores operan -- sin mayores problemas, aunque con el inconveniente de contar -- con sistemas mecánicos lentos en su operación.

En materia de yates, las instalaciones en la península son todavía muy incipientes; de hecho el puerto de San Carlos, Son., es el único con todas las facilidades; en él se encuentra una marina privada y es el único sitio en el Mar de Cortés con muelle para combustible.

Para el turismo de yates remolcables se necesitan rampas. En segundo término, son necesarios los campos para casas rodantes. En la península se cuenta con rampas en Ensenada, San Quintín, Bahía de los Angeles y San Felipe. En la costa continental de mayor afluencia, existen rampas suficientes en Mazatlán, cuatro en Bahía Kino y cinco en Guaymas (incluyendo las de San Felipe). En otros lugares, como Bahía Cholla y Bahía Concepción, se utilizan playas de arena dura para la botadura de las embarcaciones remolcables al mar ( 88 ).

La afluencia de este tipo de turismo es importante para las -- costas del Mar de Cortés, sobre todo al sur de la península, -- que cada vez es más visitada, gracias a la carretera transpeninsular.

Los turistas de yates de altura no tienen problemas para encontrar refugio con buena protección y profundidades para fondear; sin embargo, en muchos de estos lugares hacen falta señales - adecuadas y en la mayoría, los servicios para abastecerse de combustible, agua y víveres por citar algunos.

Desde luego, debe aclararse que la escalera turística marítima aún no ha sido concluida; por lo tanto no está de más presentar el siguiente cuadro proyectado en 1973 por la Secretaría - de Marina, para el quinquenio 1980 - 1985.

## CUADRO XIII

EMBARCACIONES REMOLCABLES	1980	1985
Número de embarcaciones	51,894	62,985
Número de viajes	75,765	91,958
POTENCIAL DE DIVISAS (PESOS)	317'077,500	384'844,600

EMBARCACIONES DE ALTURA		
Número de embarcaciones	3,819	4,410
Número de viajes	6,454	7,453
POTENCIAL DE DIVISAS (PESOS)	29'048,910	33'544,310

FUENTE: Diagnóstico de la Infraestructura marítimo-turística. Baja California, Sonora y Sinaloa, Secretaría de Marina-Méxicoconsult, 1974.

Nuevamente se puede resaltar que estas cifras se quedan por - abajo del 50%, según lo estimado en estudios más recientes. -

Dicho de otra manera, entre más tiempo pasa, mayor es el número de posibilidades para el país, en cuanto a los beneficios económicos que puede reportar el turismo náutico.

A continuación, antes de cerrar el presente capítulo, se hará una exposición de las costumbres, interés y características del turismo de yatistas en la zona de estudio, resultado de la investigación mediante encuestas realizadas en E.E.U.U. en el último quinquenio que nos servirá para tener un marco de referencia (en este sector como en otros de interés del presente trabajo no se cuenta con información actualizada, en virtud de las complicaciones técnicas de la actividad, como ya lo mencionamos anteriormente), las cifras que se presentan se consideran por lo tanto de validez, sobre todo si se toma en cuenta que se pretende establecer parámetros que permitan el análisis de la materia que nos ocupa, únicamente, un marco de referencias para normar criterio sobre el tema.

La actividad turística en la zona de estudio -importante por sus atractivos naturales y su localización respecto a los Estados Unidos-, ha contado con una infraestructura que, entre otros factores, ha frenado un mayor desarrollo de esta actividad. En este trabajo se le dá mayor relevancia al turismo de yatistas, que si bien es muy reducido comparado con el turismo total, es el más importante para el estudio que nos ocupa.

#### 4.5 Afluencia de Yatistas Internacionales a Costas Nacionales; zonas de mayor atractivo para los yatistas.

En este inciso se tratará la afluencia de yatistas a la zona de estudio y, con mayor detalle, los diferentes aspectos que ello implica, además de ser el área que más nos interesa, por el beneficio económico con que repercute. Sin embargo, valga la redundancia la información estadística de que se dispone, es escasa y pobre generalmente. Por otro lado, los botes que entran remolcados no han sido registrados, y no existen estadísticas al respecto que permitan usar la información de manera confiable. De cualquier forma, se presentan datos proporcionados por la Dirección General de Marina Mercante, de los clubes yatistas y otros obtenidos mediante encuestas.

Se distinguen dos tipos de embarcaciones a juzgar por sus dimensiones de eslora (largo de la embarcación); los remolcables son generalmente menores de 26 pies de eslora y los de altura, mayores de 26 pies. Estas medidas son según las clasificaciones utilizadas por las fuentes norteamericanas de información, aunque por yates de altura debe entenderse aquellos que son usados para largas travesías, es decir, existen embarcaciones menores de 26 pies de gran autonomía, que les permite prescindir de agua y combustible hasta por tres días(89).

Cabe hacer la aclaración de que en la península de Baja Cali--

fornia -por ser zona libre, y por lo tanto poder transitar auto móviles y remolques sin necesidad de documento alguno-. no se dis ponen registros estadísticos. Aún cuando en la autopista Ti-- juana-Ensenada se registran en las casetas de cobro, sin embar go, existe también carretera libre. Los únicos datos obteni- dos en la investigación de este punto, fueron los correspon- dientes al Club de Cholla y algunos otros sitios de la Costa - Continental del Golfo de California (90). A partir de una en cuesta realizada, se estimaron los porcentajes de preferencia, mencionados por los turistas respecto a los diferentes sitios- de atractivo turístico que se encuentran en la zona de estudio. Estas son indicativas de la estacionalidad de yatistas que visi tan lugares próximos a la frontera.

En la Bahía de Cholla, localizada en los alrededores de Puerto Peñasco, se botaron en 1973, 5,349 embarcaciones remolcables-- (91). Para 1974 la afluencia fué menor; los directivos del --- Club citado, lo explican por el aumento en los costos de gaso lina. La estacionalidad muestra dos épocas con afluencias má- ximas en mayo y noviembre, según se presenta en el cuadro XIV, así mismo se presentan las estimaciones que para 1984 conside- ra el autor de esta tesis.

#### 4.5.1 Zonas que registran mayor atractivo al Turismo Náutico- Internacional.

En el cuadro XV se muestra la tabla de procedencia y destinos

de yates registrados en la Paz en 1973; (92) en el se puede observar que la actividad de los yatistas es más importante en la zona de los Cabos, mientras en la región norte del Golfo de California, el movimiento es menor y en la costa continental - la importancia se reduce gradualmente hacia el sur (93).

## CUADRO XIV

INDICE MENSUAL DE ESTACIONALIDAD DE  
 EMBARCACIONES REMOLCABLES BOTADAS EN BAHIA CHOLLA  
 (1973-1974)

Mes	1973	Indice de Estacionalidad	1974 °	1984*
Enero	145	32.4	199	360
Febrero	482	107.8	427	915
Marzo	493	110.3	500	975
Abril	663	148.3	557	1100
Mayo	732	163.8	732	1380
Junio	434	97.1	397	900
Julio	297	66.4	227	510
Agosto	231	51.7	111	300
Septiembre	433	96.9	203	500
Octubre	485	108.3	359	750
Noviembre	542	121.3	423	890
Diciembre	432	96.6	83*	215
Prom. mensual	447	100.0	357	732
Total	5 369		4 218	8 795

° Hasta el 20 de diciembre de 1974.

FUENTE: Club Deportivo de la Bahfa de Cholla.

\*Cifras estimadas por el autor de la tesis con base en cifras proporcionadas por Club Deportivo Bahfa Cholla, en 1974.

CUADRO XV  
YATES REGISTRADOS EN LA PAZ, B.C.S. 1973.

	PROCEDENCIA	DESTINO
San Lucas	99	79
Ensenada	18	48
Aguas de la Jurisdicción	60	21
Guaymas	25	20
Loreto	14	19
Mulegè	18	15
Hazatlán	16	14
Santa Rosalía	9	12
Acapulco	9	8
Salina Cruz	7	8
Otro °	156	187
<b>Total</b>	<b>431</b>	<b>431</b>

Fuente: Elaborado con datos de la Capitanía de Puerto de la Secretaría de Marina.

De estas embarcaciones 243 tienen desplazamiento menor de 25 tons, 128 de 25 a 75 y 48 desplazan más de 75 -- tons.

° Incluye diversos puertos y los yates que no dieron esta información.

Otro aspecto importante dentro de las actividades turís

tico marítimas, es el que corresponde a los cruceros que arriban a puertos nacionales.

#### 4.6 Otros tipos de Turismo Náutico.

El turismo de mar que viaja en cruceros de altura, es principalmente estadounidense. En el cuadro X se presentan estadísticas sobre el número de buques que arribaron a puertos mexicanos durante el primer semestre de 1973; destacan Cabo San Lucas - - Ensenada y Mazatlán, pero existen otros puertos con escalas esporádicas como son: La Paz y Guaymas. También se presentan datos sobre las ocasiones en que distintos barcos tocaron puertos mexicanos a lo largo del pacífico (94).

Las escalas principales de dichas embarcaciones en la zona son Mazatlán y Cabo San Lucas. Ensenada, La Paz y Guaymas, son menos frecuentadas, pero dichos puertos representaron una actividad de cerca de 120 escalas crucero en 1974, con un promedio de 550 pasajeros y estancias que fluctuaron entre 4 y 8 horas. Cabe destacar que el lugar de mayor atractivo (después de Acapulco y Puerto Vallarta), es Mazatlán, lugar que por su desarrollo, cuenta con mayor servicio y comercio para el turismo. La Paz - es otro lugar con servicios turísticos adecuados, los atractivos del sitio son los más importantes de la península (95).

En los puertos de estudio, se cancela un porcentaje considerable de arribos de cruceros por insuficiencia de instalaciones y en otros, se descartan por la nulidad de las mismas.

Otros datos más recientes nos dan una idea de la actividad turístico-marítima en la zona y en el resto del país, es decir, llegaron a puertos nacionales 140 buques del tipo crucero turístico, afectando favorablemente en un 80% el turismo en los puertos que visitaron, sumando aproximadamente 125 mil turistas -- con un gasto promedio de 540.00 dólares diarios cada uno (96).

Recientemente en la Revista "Viajero Internacional" se publicó un artículo sobre turismo náutico, en el cita que millón y medio de turistas llegaron a puertos nacionales en 1985, abordo de 429 cruceros, y que en el período 1980-1985, hubo un incremento porcentual de 524 en turistas y de 382 en cruceros, respectivamente que atracarón en puertos nacionales (97) .

## CAPITULO V.

## ANALISIS CRITICO DEL TURISMO NAUTICO-DEPORTIVO INTERNACIONAL EN MEXICO.

El plan maestro del turismo náutico de México contempla ciertos lineamientos territoriales, que permitan el desarrollo congruente, por etapas, ante el potencial que ofrece el mar patrimonial y los innumerables litorales fluviales con que cuenta el país. Una primera división, responde a la ubicación del recurso agua:

Turismo en litorales de ríos principales, lagos y lagunas; en arroyos y lagunetas; en la costa y mar de la vertiente atlántica, y en la costa y mar de la vertiente del Pacífico.

## Desarrollo turístico insular.

A cada una de estas especialidades del turismo náutico se le ha diseñado una estrategia territorial, que más adelante se tratarán de manera más amplia.

La diversidad de motivaciones turísticas que existen en otros países, hacen necesario que en México se evolucione hacia nuevas formas de desarrollo de la actividad turística, que permitan incrementar la afluencia de los mercados tradicionales y ex

traer nuevos segmentos del ámbito internacional, proporcionando asimismo, al turismo nacional, una gama más amplia de actividades recreativas en el interior del país, que inhíba el interés de viajar al extranjero y canalice los ingresos por este concepto, a promover la participación de la población residente en la producción de los satisfactores de demanda local (98).

Este esquema de política global del Turismo Nacional, ha requerido la elaboración de un marco estratégico en materia de (99):

A.- Estrategias de regulación, en paquetes de legislación y reglamentación de cada actividad que compone la vertiente de acuafición.

De las mismas se desprenden los siguientes programas;

- Programa de elaboración de reglamentos específicos.
- Programa de revisión de los reglamentos existentes.
- Programa de coordinación legislativa y reglamentaria.-- con otros sectores de gobierno.
- Programa de normatización de servicios e instalaciones.
- Programa de normatización de trámites y aprobaciones.

B.- Estrategias de concientización, abarcando a prestadores de servicios turísticos y a usuarios de los mismos, a los cuales han requerido de la elaboración de una serie de instrumentos de los que se destacan:

- Programa de difusión de los servicios turísticos.

- Programa de promoción de los servicios e instalaciones complementarios.
- Programa de concientización a prestadores de servicios.
- Programa de concientización a usuarios.

C.- Estrategias de generación de empleos.

Como programas derivados de la estrategia de generación de empleos se tiene (100):

- Programa de ampliación del impacto en la materia.
- Programa de capacitación en el trabajo.
- Programa de instrucción a nuevos trabajadores.

D.- Estrategias de recuperación del medio ambiente.

La importancia de este rubro para evitar el deterioro de los recursos naturales de los centros turísticos -- del país, ha hecho necesaria la aplicación de:

- Programa de evaluación del impacto en el medio ambiente.
- Programa de control y rehabilitación de los efectos a futuro.
- Programa de vigilancia y control.

Estos puntos citados que ya se debieron superar antes de la publicación del Programa, ahora de Turismo Náutico que quedó - solo en la mente de algunos ejecutivos, nuevamente han sido -

retomados para incluirse en el reciente "Programa de Acción Inmediata para Fomento de Turismo", elaborado por instrucciones del C. Presidente de la República Lic. Miguel de la Madrid H., que fue publicado el pasado 13 de abril de 1986.

Es decir tuvo que haber una crisis económica (inflación) muy aguda, acrecentada con la baja del precio y de las exportaciones - del Petroleo, para tomar tales decisiones, de la cual no se conoce si dicho Programa tenga contemplado una comisión de evaluación y seguimiento de resultados del mismo plan periódicamente, para apoyar a la toma de decisiones oportuna y acertada por las autoridades competentes.

Es tiempo de que las autoridades piensen y actuen con espíritu nacionalista y no como la mayoría lo ha venido haciendo con intereses personales y espíritu regionalista, provocando magnos retrasos perjudiciales, que resultan imposibles de superar de - la noche a la mañana. Claro que el Turismo Náutico es un buen negocio pero debe alimentarse para su mejor aprovechamiento a la postre.

Derivado del nuevo programa citado, en el cual se establece un plazo para la ejecución de un Reglamento en favor del Turismo Náutico y con el fin de alentar el desarrollo de esta especialidad del turismo, el pasado 4 de junio de 1986, fue publicado en el Diario Oficial de la federación el decreto presidencial que establece la reglamentación para operar marinas turísticas,

con facilidades y estímulos sin precedentes a quienes prestan dichos servicios.

### 5.1. Organización de la Demanda.

Son ampliamente conocidos los cuatro elementos básicos para el desarrollo del turismo; los tres primeros: transportación, alojamiento y alimentación, por sí solos expresan su rol dentro de la actividad, pero la recreación o motivo para realizar el viaje, es algo que hasta hace algunos años había sido considerado exclusivamente como aspecto basado en el atractivo natural y en consecuencia sólo requería de programas publicitarios y de orientación para la motivación del turista. El nuevo enfoque de la actividad recreativa, que podemos ejemplificar en el turismo náutico, requiere la implementación de programas de concientización del turista, de animación y diversificación de las actividades turísticas, e integración de una infraestructura de servicios que permitan el desarrollo dentro de esta nueva perspectiva, complementando confort, seguridad, atractivos naturales y culturales.

Las compañías o programas publicitarios despiertan un mayor interés en el ciudadano por la práctica de los numerosos deportes relacionados con el medio acuático, motivando con ésto su interés por viajar hacia los sitios de acción con la consecuente generación de actividad turística (101).

El turismo náutico tradicionalmente se ha considerado como una actividad restringida a los segmentos de alto nivel económico del mercado turístico, tanto nacional como internacional. Sin embargo, en la mayoría de los países donde se ha desarrollado en los últimos años, se ha manifestado una marcada tendencia por incorporar a todos los segmentos de la población, rompiendo la barrera elitista o de difícil acceso a las actividades de turismo náutico.

Nuestro país no es ajeno a esta corriente; la tesis de garantizar el derecho a la recreación para las mayorías, encuentra en el aprovechamiento del mar patrimonial, un apoyo vía el turismo náutico. Para ello se han diseñado estrategias en materia de planeación, difusión y promoción de la demanda, que propicia el acceso a las actividades náuticas en los períodos de ocio, a sectores más amplios de la población. Además de los tradicionales segmentos del mercado que actualmente las disfrutaban.

Dichas (las) estrategias son:

- A.- Estrategia de planeación de la demanda, que se apoya fundamentalmente en los siguientes programas:
  - Programa de investigación del potencial.
  - Programa de diseño de campañas promocionales.
  - Programa de concertación con prestadores de servicios.

B.- Estrategias de difusión, que se han instrumentado con los siguientes programas:

Programa de difusión.

Programa de publicidad.

C.- Estrategias de promoción de la demanda.

Este aspecto que es de suma importancia para la política general del turismo nacional, ha establecido entre otros programas:

Programa de seguros al turista. (seguro de sol)

Programa de servicios de atención y ayuda al turista. (Angeles azules).

Programa de supervisión (102).

De estos paquetes de programas en materia de organización de la demanda, se destacan las siguientes acciones de carácter general:

- Organizar a la demanda en paquetes turísticos, que incluyan el aprendizaje de las actividades recreativas náuticas, sobre todo en programas de turismo infantil.
- Fomentar campañas institucionales para motivar un cambio de imagen, del turismo náutico de élite, al turismo náutico al alcance de todos.
- Fomentar los medios tendientes a facilitar el uso de los --

equipos para el turismo náutico, como son las embarcaciones para pesca deportiva o para veleo entre otras, a través de sistemas de renta o multipropiedad (adquisiciones mancomunadas).

## 5.2 Promoción y Desarrollo de la Oferta.

Para integrar regionalmente los nuevos planes, la Secretaría de Turismo se ha abocado a promover sistemas regionales, que eventualmente se unfrán en un sistema nacional de puertos deportivos y marinas, en combinación ó formando parte del sistema nacional de puertos pesqueros y de altura.

Estos puertos corresponden a tres tipos: el primero, contiene las instalaciones suficientes para acomodar y dar servicio a las embarcaciones de mayor calado, de la llamada "cuarta flota", la turística, y se ubican en los centros de atractivo turístico existentes; el segundo, permite el arribo y servicio de los yates intermedios con tripulación y en algunas ocasiones se ubican en poblados pequeños, que cuentan con flotas pesqueras y se apoyan en sus instalaciones; y el tercero, (está) diseñado para las pequeñas embarcaciones de recreo y que puede estar en lugares relativamente inaccesibles por tierra (103).

Las distancias entre cada puerto, corresponden a las requeridas por la más pequeña embarcación para cubrir una jornada con el

mínimo de riesgo y por ende, permitir que en una emergencia -- puedan ser auxiliadas por los concesionarios del más cercano -- de los puertos.

Cada tipo de puerto se encuentra situado de tal suerte que --- siempre están equidistantes entre sí y contiguos a otros dos - de distinto tipo, para invitar al usuario a desplazarse, al -- ofrecerle variedad a lo largo de la ruta.

En todos los casos y como respaldo necesario al desarrollo náutico, se ha diseñado un desarrollo turístico en tierra, proporcional a las escalas de cada uno de los tipos de puerto, que - además de prestar el debido apoyo y animación al atractivo base, permite al comercializarse, una adecuada recuperación de - la inversión en infraestructura.

Los planes contemplan una serie de etapas, tanto en las instalaciones marítimas, como en las terrestres, iniciándose con - una infraestructura náutica de la llamada "ligera", o bien apoyándose en la ya existente, sea éste de tipo muelle o atracadero de pescadores, o mixto, para permitir la integración accelerada y económicamente factible de los sistemas.

Asimismo, es oportuno señalar que adicionalmente a estas medidas y acciones, se prevé la disponibilidad de servicios de mantenimiento como varaderos, venta de equipo y refacciones paramoto-náutica, veleo, pesca deportiva ó buceo, que debe completo

mentar el complejo sistema de interdependencia que a su vez -- propicia el sólido desarrollo del turismo náutico (104).

### 5.2.1 Costa Atlántica.

Nuestro país está en proceso de construcción de cuatro grandes puertos industriales, dos de ellos ubicados en el Pacífico y los dos restantes en el Golfo de México, en donde con costos marginales y en forma complementaria, se espera que se desarrollarán dicho tipo de instalaciones, contemplando el aprovechamiento de toda la infraestructura y equipos que allí se encuentran operando. Es así como se han empezado a concretar vigorosos programas para esta vertiente, la de la costa Atlántica, - que en un esfuerzo de extensión, pretende vincular a nivel internacional a los países de esta región.

Al respecto, se ha hablado con representantes de los países correspondientes para desarrollar algo que se planteó en Manila- (Filipinas) y que se precisa ahora en esta tesis: El desarrollo de la Costa Atlántica por medio del turismo, misma que se volvió a plantear en el Primer Coloquio Internacional de Turismo Náutico.

Se cuenta además, con la disposición por parte de Estados Unidos para participar económicamente dentro del programa, en especial en la etapa que incluye el Golfo de México; bien parti-

cipando con transbordadores directos de Florida a Yucatán o costeadando con éstos a lo largo de los litorales del mismo, para cubrir esta área en materia de transporte turístico marítimo, tanto de pasajeros, como de naves para la pesca deportiva y Yates.

Con esto se empiezan a delinear los primeros pasos concretos en el desarrollo integral de la Costa Atlántica. Todas las condiciones están preparadas para que pueda hacerse la integración mencionada, apoyando los puntos claves del desarrollo del turismo náutico, tanto del litoral como de alta mar, aprovechando mejor nuestro patrimonio turístico marítimo y beneficiándonos por igual todos los países del Continente Americano ( 105).

De esta forma, los visitantes podrán utilizar más y disfrutar mejor de nuestros espléndidos recursos para la actividad, recreación y conocimientos marítimos.

Sin embargo, no todo terminaría aquí. Se tienen programadas más relaciones de ésta naturaleza para continuar sobre la línea que se ha fijado. Esta actividad presenta potencialidades que no se han aprovechado adecuadamente en el pasado, que apenas ahora se empiezan a descubrir y manejar y que abren todo un nuevo y prometedor espectro de posibilidades a nuestra nación.

Dichos programas se están diseñando de manera que integren los

grandes circuitos del Golfo de México y del Caribe, a través - de los cuales se desplazan las corrientes turísticas flujdamen- te y en ambos sentidos, aprovechando todas las facilidades que dichas regiones ofrecen en otros países y procurando la comple- mentariedad más que la competencia con esta oferta existente, - en los nuevos desarrollos y servicios que se proyecten en el - territorio nacional. (106).

Las estrategias territoriales se dividen en función de los ma- res Atlántico y Pacífico, a los que se abren las costas mexica- nas y que, complementándose, presentan particularidades que -- les diferencian cualitativamente, en cuanto a la fracción del mercado potencial al cual pueden ser atractivos.

Las diferencias más notables se derivan del número y caracte- rísticas de los países con los cuales puede realizarse una ac- ción conjunta, puesto que, mientras en el Pacífico la obvia re- lación está en función de la captación y atracción de la deman- da de servicios a la flota turística de la costa oeste de los Estados Unidos, en la Costa Atlántica, nos relacionamos geográ- ficamente con las subcuencas del Golfo de México y del Caribe; con los usuarios del turismo náutico que se ubican en el sures- te norteamericano, como con los que generalmente visitan al Ca- ribe, en gran medida utilizando servicios náuticos, así como - con la gran cantidad de países que constituyen la oferta actual de servicios en esta zona, con los cuales se puede y debe com-

plementar nuestra propia oferta (107).

Es en la costa Atlántica donde el esfuerzo de coordinación y -- complementación -que evite la competencia estéril y propicie la integración en beneficio común-, se hace patente y permite --- abrir nuevos cauces de integración de los países del área, sus economías y sus pueblos, en virtud de que los efectos multiplicadores que la actividad turística regional puede y debe generar -en beneficio del mayor disfrute de la oferta por las co--- rrientes turísticas extra regionales-, se traduce asimismo, en mayores oportunidades para que los turistas de la propia región se desplacen a convivir y recrearse en los países que coparticipen regionalmente y así confraternizar y solidarizarse en otra vertiente más, que amplíe los lazos que la geografía ha predeterminado (108).

Este plan de extensión internacional de la Costa Atlántica -a través del turismo náutico-, tiene una mayor y más rica significación, que el correspondiente al de la costa del pacífico y ambos tienden a salir al encuentro de aquellos, que en la historia, en la economía y en la cultura, son y serán cada vez más, -nuestros socios, nuestros invitados y nuestros anfitriones, de quienes esperamos una fructífera relación y a quienes deseamos mostrar nuestra realidad, hacer copartícipes de nuestras bellezas y de nuestra cultura, aprendiendo, por nuestra parte, a --- apreciar las ventajas de las suyas, para recrearnos todos en el

crisol regional que producirá al hombre del futuro de América y del mundo (109).

La estrategia de coordinación y complementación de programas turísticos con los países de la costa Atlántica, contempla en especial, los que se ubican en el área del Golfo de México y el Caribe, a través de convenios con los operadores turísticos internacionales (110).

Los programas derivados de las estrategias de coordinación y complementación con países de la costa Atlántica son:

- El programa de concertación de convenios de gobierno a gobierno, para propiciar las condiciones de coordinación que sirvan de base a convenios específicos gobierno-iniciativa privada y entre iniciativa privada de dos o más países en materia de turismo náutico.
- El programa de promoción de este tipo de acciones turísticas, dentro de la iniciativa privada mexicana.
- El programa de promoción a la iniciativa privada extranjera, para la inversión necesaria que consolide las coinversiones requeridas.
- El programa de compilación del catálogo de oferta turística

y de diseño del plan de complementariedad de la oferta en el Caribe.

Desde luego que los eventos deportivos son de vital importancia para el impulso del turismo náutico, y de alguna manera ya se vienen fomentando a nivel nacional. Cabe citar el ejemplo del puerto de Tampico, en donde ya se dan cita deportistas internacionales para competencias de veleros, pesca (pez vela, -sábalo y robalo), así como la de canotaje, que empieza a tener auge. Es de esperarse, que para la terminación del puerto industrial -con su respectiva sección náutica deportiva-, si es que llega a contemplarse, dichas regatas adquieran mayor relevancia y atracción, que tendrán que repercutir favorablemente en otros puertos de la región del Golfo de México, como Tuxpan, Ver. Veracruz, Ver., Coatzacoalcos, Ver., etc., de tal forma - que se irá consiguiendo el ambiente propicio para el desarrollo náutico turístico, en costa Atlántica.

#### 5.2.2 Costa Pacífico; casos particulares.

Por lo que corresponde a la vertiente del Pacífico mexicano, - destacaremos únicamente algunos de los proyectos turísticos de mayor importancia, y que en la actualidad, tienen ya considerable avance, ya que este litoral, es el que ofrece mejores perspectivas a mediano plazo, especialmente la Región del Mar de Cortés, que como ya se dijo, debido a su cercanía con el mercado-

potencial de los estados colindantes del vecino país del Norte, viene a ser el sueño obligado de realizarse por la afición al turismo-náutico.

El proyecto del Plan Maestro de Bahías de Huatulco, Oaxaca, ha contemplado la incorporación de un desarrollo náutico, a través de la ubicación de una marina en la bahía de Sta. Cruz Huatulco, cabe mencionar, que si bien el Plan Maestro establece los lineamientos generales para el desarrollo de la marina y del pueblo náutico planeado a su alrededor, su diseño y características específicas habrán de ser definidas cuando se elabore el plan parcial correspondiente.

Formando parte de los objetivos primordiales de la marina y pueblo náutico, se mencionan los siguientes:

- Diversificar parte de los objetivos existentes, de tal forma que se pueda incrementar en cantidad y calidad el número de visitantes a dicho centro, y de aumentar los períodos de estadía correspondientes.
- Mantener el carácter náutico existente, así como sostener la forma de vida de los habitantes del lugar, dedicados principalmente a la pesca.
- Aprovechar las posibilidades como refugio marino de la ba-

hía de Sta. Cruz Huatulco, empleada como tal desde hace -  
largo tiempo.

- Aprovechamiento de un área inundable en la playa de Sta. Cruz, para revalorar los terrenos adyacentes, por medio - de la ubicación de la marina en ese sitio.

La capacidad de la marina, se determinó en forma preliminar - de 200 a 250 embarcaciones.

Se pretende que el corazón de Bahías de Huatulco lo constitu-  
ya el pueblo náutico que rodea a la marina. Es en este sitio  
donde se concentrarían el mayor número de actividades (diur-  
nas y nocturnas) de recreación, comercio y servicios (111).

La punta norte de la marina se destinaría para varadero de --  
las lanchas que se dediquen a la pesca en el litoral y para -  
ubicar algunas fondas y marisquerías operadas por los propios  
pescadores; esta actividad sería un atractivo más de la zona-  
central de Sta. Cruz, que además de conservar, mejoraría las ac-  
tividades que tradicionalmente se han realizado en esta bahía.

La necesidad de canalizar los escurrimientos de aguas pluvia-  
les que corren por el valle y las restricciones a la construc-  
ción, consecuentes a la falla geológica que ahí se localiza, -  
fueron punto de partida para proponer un parque lineal que ten

dría altas condiciones ambientales y en el que, además de su función de parque, se alojarían sistemas de movimiento, en especial para peatones.

El parque lineal que se origina donde acaba el valle, termina en la playa de Sta. Cruz, constituyéndose en espina dorsal que interconecta la vivienda permanente del valle con la marina y con la playa de Sta. Cruz, para lo que el Plan postula el uso público de balnearios sin interferencia de embarcaciones y en el que se propone un parque de playa, que sustituye las condiciones ambientales y visuales actualmente deterioradas.

Además del mencionado parque lineal, la estructura urbana del pueblo se conforma por medio de un sistema, peatonal principalmente, constituido por la secuencia ordenada de una serie de pequeñas plazas conectadas por callejuelas. Estas callejuelas y plazas dan acceso a los edificios de no más de 4 pisos de altura (limitación consecuente a la alta sismicidad de la zona) que pueden ser, una discreta escala que permita que sean fácilmente percibidos sin agravar el paisaje natural (112).

Las zonas comerciales y recreativas de mayor actividad, tienen un acceso a través del malecón, paseo peatonal que rodea a la marina. A este malecón llegan algunas de las callejuelas y a su vez, es embarcadero de lanchas deportivas y de pesca menor. En su lado oeste se abre la plaza principal del pueblo.

## Usos de litoral de desarrollo Bahías Huatulco.

### a) Playas.

Los diversos tipos de playas existentes quedarán agrupadas - en cuatro tipos, según su uso y grado de aprovechamiento turístico.

a.1) Playas de muy alto grado de aprovechamiento, correspondientes a las playas semi aisladas de tamaño menor, -- con óptimas condiciones para la natación, buceo y la recreación en la playa. Fácilmente accesibles por mar, con muy alto nivel de seguridad y sin restricciones - especiales. Estas playas serán las del Organo, Yerba-buena, Sta. Cruz, las cuatro pequeñas de la punta Sta. Cruz, la playa Manzanilla y algunas otras playas menores.

a.2) Playas de alto grado de aprovechamiento, que responden a zonas con características óptimas similares a las -- que se consideraron en el inciso anterior, pero sujetas a un cierto grado de restricción por estar ubicadas en zonas de parques submarinos. En estas playas - podrán practicarse actividades recreativas como natación y buceo libre, pero estarán restringidas a la natación (salvo en canales de acceso a embarcaciones) y

sujeta a un control de acceso que evite una eventual-sobresaturación de usuarios. Las playas que estarán-consideradas dentro de esta categoría serán las de El Maguey, La Entrega, El Tornillo y la playa principal de Punta Conejos (113).

- a.3) Playas de nivel medio de aprovechamiento potencial, correspondientes a playas medias y grandes, óptimas - para recreación en playa y para la práctica de deportes acuáticos tales como velleo, esquí, deslizadores y aprovechables para natación con restricciones moderadas.

El acceso por mar es también restringido. Las playas incluidas en esta categoría son las de Chachué, Tango lunda y Conejos.

- a.4) Playas de bajo nivel de aprovechamiento turístico potencial, correspondientes a playas de tamaño diverso que - presentan condiciones de baja accesibilidad por mar y - por tierra y alto grado de peligrosidad. Las playas - incluidas en este grupo son las de Cacaluta y Copali - ta, además de las diversas playas abiertas frente al - mar.

- b) Santuarios ecológicos.

Las zonas de cantil costero, los arrecifes rocosos y las islas de Cacaluta y Tangolunda serán consideradas como santuarios naturales de acceso restringido (salvo con fines científicos). - El único aprovechamiento turfstico factible será la observación a distancia por medio de recorridos por mar. Las formaciones de mayor interés en este sentido son las de la isla Cacaluta (que cuenta con un gran arco de piedra formado por la acción erosiva del mar), la zona de arrecifes de la bahía de Tangolunda y las formaciones frente a Punta Conejos (114).

c) Parques marinos.

Por sus características excepcionales, las bahías interiores - de El Maguey, La Entrega, El Tornillo y Conejos quedarán definidas como parques marinos costeros, en los que, como se ha mencionado, podrán llevarse a cabo un aprovechamiento turístico - de alto grado pero sujeto a ciertas restricciones (navegación y deportes marinos que pudieran afectar al medio submarino, -- principalmente), con énfasis en las actividades de buceo libre de observación y natación. En todos los casos, los límites de los parques estarán marcados con balizadas, señalando también los canales de acceso por mar a varaderos o muelles. En el caso del parque oceanográfico de bahía Conejos, se contará -- además con un observatorio submarino.

d) Reservas faunísticas.

Las zonas de reproducción de especies marinas de alto valor ecológico y alimenticio (langostas, almejas, caracoles, etc.), localizadas generalmente en zonas rocosas o fondos arenosos -- próximos al cantil costero y las islas y arrecifes principales, quedarán definidas como zonas de reserva faunística, estricta- (en el caso de comunidades que hayan sido sobreexplotadas) o con aprovechamiento controlado, sujeto a vedas estrictas y control técnico especializado (en zonas explotables sin amenazar la supervivencia de recursos), de acuerdo con los estudios específicos que deberán al efecto realizarse ( 115 ).

e) Reservas integrales.

Las formaciones existentes de coral negro y blanco, que se localizan fuera de las zonas protegidas de los parques marinos, serán establecidas como zonas de buceo profundo de observación. Las principales áreas de este tipo se localizan frente a las bahías Chachue y Tangolunda, así como frente a la punta La En trega.

f) Zonas deportivas.

Las áreas centrales de las bahías de Chachue y Tangolunda, serán consideradas como zonas dedicadas a la práctica de deportes marinos que requieren áreas amplias y que presentan un grado considerable de conflicto con las actividades de buceo li-

bre y natación, así como cierta interferencia con las rutas -- de navegación local. En la bahía de Chachué se considerarán -- como prioritarias las actividades de esquí, veleo y paracaidis-- mo, mientras que en la de Tangolunda, la actividad principal -- será de pesca deportiva (área de la poza) y en segundo término, será aprovechable para estos deportes aunque en menos grado -- (dadas sus características menos propicias), mientras que las-- bahías de El Organo, el Magucy, Sta. Cruz, Cacaluta y Copalita, no serán utilizables para los deportes considerados, debido-- en los dos primeros casos, al conflicto con otras actividades-- (natación, buceo y navegación), y en los tres restantes, al -- grado de peligrosidad que presentan.

g) Zonas de pesca comercial.

Las zonas exteriores de la línea costera, que no sean zonas de reserva específicamente señaladas en incisos anteriores, serán consideradas como aguas de pesca comercial, especialmente la -- zona de la desembocadura del río Copalita, especialmente rica. La llamada poza de Tangolunda (área prioritaria de pesca depor-- tiva), podrá también tener un aprovechamiento pesquero comer-- cial, siempre que éste se realice en forma racional, conforme-- a las vedas correspondientes y evitando conflictos con la acti-- vidad turística. La zona del canal exterior ( a 5 millas de -- la costa), seguirá siendo considerada y promovida como zona de pesca de altura (116).

#### h) Comunicación marítima.

El sistema de comunicaciones marítimas estará integrado por la marina de Sta. Cruz (que dará servicio a embarcaciones turísticas y pesqueras de poco calado), la red de embarcaderos de muelle flotante ubicados en las bahías de El Organo, La Entrega, Tangolunda y Conejos, y las diversas áreas de varadero, localizadas en las plazas que presentan condiciones adecuadas. Estos puntos de embarque estarán interconectados por rutas de navegación local definidas, que contarán con señalización básica (boyas y balizas) de protección en zonas peligrosas y canales de acceso controlados, evitando conflictos con otras actividades.

Para la navegación de crucero (de paseo o tránsito) con embarcaciones de medio calado, quedará definida una ruta de navegación costera a una distancia de 1/3 de milla náutica de la costa (que ofrece adecuadas condiciones de protección contra vientos fuertes), mientras que la navegación de embarcaciones de mayor calado deberá realizarse a distancias de 3 a 5 ó más millas náuticas de la costa. La marina de Sta. Cruz no permitirá el acceso de naves turísticas de gran calado, por lo que éstas deberán fondear fuera de la bahía, recurriendo a transbordadores de menor calado para el desembarco de pasajeros. La navegación nocturna contará con la ayuda de señales luminosas en la escollera de la marina y en las puntas de Conejos, Chachué,

La Blanca y La Entrega (esta última, ya existente, deberá eventualmente mejorarse, convirtiéndola en un faro de mayor alcance (117).

Dada la importancia turística que representa el Mar de Cortés, se le tratará de manera especial tomando en consideración tres de los más destacados proyectos náutico-turísticos en dicha zona, ampliando desde luego en puntos de particular interés.

El terreno para desarrollar un parque central de usos múltiples es Nopolo, B.C.S., se localiza al centro del desarrollo planeado y ejecutado por FONATUR, en el cruce de las avenidas principales: Misión de Loreto y Misión de San Javier, como parte del Centro Comercial y Cultural, que además comunica ambas avenidas con el mar, cuyo frente tiene una playa de 250 mts. - y un estero con más de 350 mts., que en total, resultan 600 mts. Colinda al sur tanto como para el norte, con terrenos disponibles para hoteles.

#### Descripción

El terreno está constituido por dunas de arena, localizadas -- atrás de la playa, con escasa vegetación sobre ellas; detrás -- de las dunas se ha formado un estero, alimentado con aguas provenientes del acuífero de las aguas marinas, así como en menor grado de los escurrimientos superficiales. Debido a los fuer-

tes vientos marinos, y a la escasa precipitación pluvial, aunado a la nula capa de tierra vegetal, la vegetación existente en el terreno consiste en arbustos pequeños de hoja caduca, -- así como rastreras de la variedad de las suculentas, localizadas en las zonas bajas, con mayor humedad y protegidas del viento (118).

El terreno en sí cuenta con un pequeño estero, elemento potencial de gran belleza. Sin embargo, los aspectos a considerar, aparte de los atributos circundantes, son el intenso asoleamiento, la ausencia de vegetación que produzca sombra o reduzca el reflejo y refracción de calor producido por la arena; la distancia entre la avenida principal y el mar, que es mayor de 300 mts., la dificultad de caminar sobre las dunas de arena. Todas estas circunstancias, positivas y negativas habrán de -- considerarse, ante cualquier intervención.

#### Objetivos y conceptos de diseño.

El objetivo fundamental del parque central, es el de crear un centro turístico de usos múltiples, que complemente los atractivos naturales que ofrece la Bahía de Nopoló, desarrollando actividades comerciales, culturales, deportivas y recreativas para distintos grupos de edades, en diversas horas del día o de la noche.

Una de las premisas básicas del proyecto, es unir la avenida -

principal, desde su zona de estacionamiento y comercial, con el mar y la naturaleza, de manera amable, atractiva y protegida de la agresividad climática. Para conseguir ésto, se ha ideado un elemento arquitectónico lineal, una calle peatonal o banqueta cubierta-pergolada, que estructure el conjunto, que dé un orden, que no disimule la necesidad de intervención y que ofrezcan de una manera secuencial, una sucesión de episodios, alternativas, ambientes y servicios hasta llegar al objetivo final que es el mar ( 119).

Este elemento arquitectónico base, invita a transitarse, ofreciendo a su paso diversos jardines, comercios, actividades, vistas y puntos de interés o descanso. Contrastando con este elemento horizontal, los puntos de llegada a núcleos de servicios, tales como club de playa, guardería infantil, tiendas, etc., se ubican de manera vertical, fácilmente distinguibles, coadyuvando al orden del conjunto.

A partir del elemento lineal o calle peatonal cubierta que estructure el conjunto, la zonificación es la siguiente:

- a) Las actividades comerciales se han localizado en la entrada, sobre la avenida principal, conformando la plaza de entrada y punto de acceso de la calle peatonal cubierta.
- b) Al lado opuesto de la zona comercial, es decir, a lo lar

go de la playa y con relación al mar, se han localizado los restaurantes formales y el club de playa.

- c) Entre estos dos elementos o polos de actividades antes mencionadas, se han localizado, la zona de jardines del desierto que incluye: el recorrido histórico-cultural, - el aviario, los jardines, el vivero, las canchas de tenis y la guardería infantil.
  
- d) A partir del eje este-oeste que forma la calle peatonal-cubierta, en su lado este se encuentra la laguna de agua salada, que es una ampliación del estero actual, en torno a la cual se localizan el embarcadero, el anfiteatro-al aire libre y el poso de clavados.

El proyecto de Puerto Escondido, Baja California Sur, se ubica en una superficie de 6,400 has., en la Costa del Golfo de California, al sur de Loreto.

Por sus playas, así como por su bahía natural, el lugar es --- ideal para la práctica de actividades náuticas.

El proyecto aspira a formar una comunidad marina, por lo que - se refiere a la demanda de actividades náuticas en la zona marítima; ésta se estimó con base en los espacios de atraque que requerirán los cuatro componentes del mercado potencial de em-

barcacafones: los residentes en los poblados de apoyo, los res  
identes en las zonas turísticas, las embarcaciones deportivas -  
para renta y las embarcaciones visitantes.

En 1973, de acuerdo a los datos de la Dirección General de Ma-  
rina Mercante, el 54% del volúmen de arribo de yates era cap  
ta do por 3 puertos principales de la Península: Cabo San Lucas -  
Ensenada y La Paz. Importante la cifra registrada por Cabo --  
San Lucas, por ser un punto obligado en el tránsito a la zona,  
ya que podría incrementarse bajo la hipótesis de que una canti  
dad considerable pudiera orientarse a Puerto Escondido.

Para 1973 se estableció que solo 10 condados del Estado de Ca-  
lifornia (E.U.A.) tenía aproximadamente 16,000 embarcaciones -  
y según estimaciones, para 1985 se habría incrementado a ---  
25,000; considerando un crecimiento de 3.2% anual, para el año  
2000 se estiman 40,000 embarcaciones.

Para el año 2000 se espera que arriben a la zona de estudio un  
total de 1.200 embarcaciones de altura y 800 botes remolcables.

La marina será localizada entre el canal de acceso y la desem-  
bocadura del arroyo. Esta marina servirá a grandes embarcacio-  
nes de turistas que no tengan residencia frente al vaso. Se -  
espera que los hoteles, condominios y residencias privadas ---

con frente a la marina, instalen un número variado de embarcaciones. En el caso de los condominios y áreas residenciales con frente al agua, se podrán construir embarcaderos individuales como parte de la construcción de las residencias y podrán ser vendidas o rentadas, en el caso de los condominios.

Hoteles, restaurantes y otras instalaciones comerciales, podrán ofrecer atracaderos para embarcaciones recreativas, de paseo y de pesca deportiva.

Por lo que respecta a las instalaciones actuales del transbordador, se propone que a corto y mediano plazo funcione como punto comercial, pensando que a largo plazo llegue a convertirse en puerto turístico.

Teniendo en cuenta el alto costo de adquisiciones de embarcaciones y su mantenimiento, la tenencia queda restringida a ciertos núcleos de población.

El perfil del turista náutico presenta un comportamiento inestable en cuanto a las variaciones mensuales, en el cual los meses de arribo son mayo y junio, registrándose el mínimo en diciembre.

La edad media del turista náutico es de 42 años y más del 75% de las embarcaciones, arriban ocupadas por parejas o grupos -

de parejas; finalmente se destaca que 66% de los visitantes son del sexo masculino (120).

El conjunto de instalaciones náuticas y de índole vacacional en el Golfo de Cortés, constituyen el Sistema Competitivo de Puerto Escondido (tanto en la modalidad de embarcaciones de altura como en la de unidades remolcables), ya que representan elecciones y alternativas para los yatistas una vez que se encuentran en el Golfo.

El mercado potencial de embarcaciones de altura para la zona de estudio, está restringido a aquellas que tienen un índice de autonomía alto, puesto que no se cuenta con todas las facilidades técnicas imprescindibles (principalmente para cubrir las necesidades de combustibles), para navegar la distancia que separa a las regiones de origen de la zona de estudio.

La zona de estudio tendrá una participación creciente en la capacitación de los yatistas que provienen de las regiones de influencia de mayor significación, a medida que las facilidades para llegar a ésta vayan incrementándose. Partiendo de menos de 50 embarcaciones de altura en el presente año, se espera llegar a captar aproximadamente 1,000 yates en el año 2000, lo cual redonda en una tasa de crecimiento de 17% anual en tal período.

En lo referente a embarcaciones remolcables, la tasa de creci-

miento anual de la afluencia es casi del 22%, ésto implica -- que se tendrán alrededor de 700 botes provenientes de dicha -- región en el año 2000.

Adicionalmente y de acuerdo a lo observado en los últimos cuatro años en la zona de estudio, se estima que el 25% del to--total de embarcaciones de altura y el 21% de los botes remolca--bles que acudirán al corredor, procederán de regiones no com--prendidas en la zona de influencia principal (121).

De acuerdo a las caracterfsticas que el turismo náutico ha -- presentado en los últimos años y tomando en consideración el factor adicional de que la necesidad de fondeo de las embar--caciones que sobrepasan los 18 m. de eslora (aprox.), se en--cuentran fuera de los límites de los espacios de atraque, se proponen los índices de concentración que satisfacen el 67%--de la demanda pico en 1985, hasta llegar a absorber el 80% a largo plazo. Bajo estos supuestos, se obtiene que a corto --plazo se requerirá de aproximadamente 90 espacios, llegando -- a necesitarse 400 en el año 2000.

La demanda de espacios de atraque, que conjuntamente reque---rirán las cuatro componentes del tipo de embarcaciones con eslora superior a 8 m., parte de alrededor de 200 para 1985, --llegando a casi 850 hacia el año 2000. (ver cuadro XVI ).

Por otro lado, los requerimientos de espacios de atraque para

las embarcaciones de los residentes en el poblado de apoyo y zonas turísticas, tienen una participación creciente que llega a constituir casi el 45% del total.

De estos residentes, sólo algunos podrán contar con predios -- frente al agua y seguramente sólo éstos mantendrán a flote sus embarcaciones en muelles privados.

#### CUADRO XVI

##### RESUMEN DE EMBARCACIONES QUE REQUERIRAN ESPACIOS DE ATRAQUE

COMPONENTE	1985	1990	2000
Embarcaciones visitantes	92	187	414
Embarcaciones de residentes en los poblados de apoyo	47	61	107
Embarcaciones de residentes en la zona turística	44	109	254
Embarcaciones deportivas para renta	14	26	50
<b>T O T A L :</b>	<b>197</b>	<b>383</b>	<b>825</b>

El área requerida para la marina.

El programa de uso del área de las instalaciones en la zona terrestre de la marina fué estimado con base en índices estadísticos, considerando un módulo con capacidad total de 100 embarcaciones y de acuerdo con el área requerida para el año --- 1988, habrá 194 embarcaciones que exigirán 1.0 Ha. en la zona terrestre y en la zona marítima, 6.6 has.

Para el año 2000 habrá 824 embarcaciones que necesitarán 4.5 - has. en la zona terrestre y en la zona marítima, 8.8 has.

Los requerimientos que se tomaron en cuenta para la elaboración del proyecto son los siguientes:

- La marina, formada por sus atracaderos y sus servicios -- complementarios, deberá constituir el centro de atracción de la zona.
- La marina deberá proporcionar protección a los yatistas - contra los fenómenos climatológicos.
- La profundidad de la dársena será tal que las embarcaciones podrán transitar y flotar libremente, cualquiera que fuese el estado de la marea. Se prevee un adecuado dragado de mantenimiento, si esto fuera necesario.

- El espacio de maniobras es un requisito esencial.

La provisión de combustible es un motivo de principal preocupación por parte de los yatistas que se internan en aguas nacionales.

Como mínimo requerimiento, se deberá dotar a los atracaderos - de agua potable y electricidad.

La marina deberá tener un acceso directo desde la red vial --- principal, así como contar con espacios suficientes para el es tacionamiento de vehfculos, servicios de baños y vestidores pa ra los usuarios de la misma (122).

Entre los servicios de más importancia destacan los siguientes:

- Descontaminación del estero por medio de la instalación - de una planta de tratamiento de aguas negras para la po- blación urbana.
- Apertura de la barra, para funcionar como receptor de ---- aguas salobres.
- Dragado del estero para recuperar su nivel anterior al -- asolve de 2 m.

- Acondicionamiento del estero No. 2, uniéndolo con el este ro mayor a través de un canal.
- Construcción de bordos y retenes que aminoren la velocidad de los escurrimientos, permitiendo su absorción y favoreciendo la recarga acuífera.
- Conformación de canales que eviten las inundaciones.
- Forestación y erradicación de vegetación parásita.
- Promoción de cría de ranas para alimentación de aves y -- control de larvas de mosco.
- Definición del santuario ecológico (zona definida por el Plan), a través de cercas de madera para permitir la recu peración de la población faunística (123).

### 5.2.3 Mar de las Antillas en México.

Hace aproximadamente ocho años, México tuvo la iniciativa de - crear la Naviera multinacional del Caribe para carga (Namucar) y ahora se intenta hacer algo muy similar en materia turfstica, puesto que ya se ha iniciado la formulación de planteamientos - a nivel internacional para integrar el transporte marítimo de - pasajeros.

En el área del Caribe existen ya numerosos cruceros, pero ninguno de ellos pertenece a los países de la región: todos son provenientes de países europeos, fundamentalmente de Francia, de Suecia y de Italia y están ocupados por turismo norteamericano principalmente. Esto confirma la importancia de la demanda potencial de la región para llevar a cabo este tipo de turismo.

La parte relativa al transporte turístico masivo de México, - ya se ha iniciado en el área de Cancún y su radio de influencia, a fin de integrar activamente todos los puntos de dicho centro, en especial Isla Mujeres y Cozumel, concretándose ahí lo concerniente a la puesta en marcha de la empresa estatal, - multimodal de servicios turísticos complementarios.

La clave del funcionamiento lo constituye no sólo la construcción de la infraestructura, su financiamiento y recuperación económica, sino la integración del conjunto en sus fases operativas, a través de una coordinación que permita la distribución oportuna de insumos y personas, que mediante un sistema asegure una cierta homogeneidad en el tipo de calidad de los servicios que ya se han iniciado en las costas del Caribe Mexicano, primordialmente para alojar las embarcaciones de renta, para el turismo de Europa y de la costa este de los Estados Unidos y Canadá (124).

Los planificadores turísticos regionales aconsejan y exigen --

que se proporcionen espacios abiertos en todos esos lugares - que cuentan frente a las playas, que además sea propiedad pública y sea accesible a todo el mundo. Como dice un planificador, proceder de otro modo es como invitar a 100,000 personas a que acudan a un partido de fútbol, pero sólo permitiendo que los más altos y más fuertes puedan abrirse paso a la primera línea, donde sólo ellos puedan ver el juego (125).

El Mar Caribe es un brazo del Atlántico que se extiende al -- sureste del Golfo de México y está limitado por las islas de las Indias Occidentales. Según eso, las Bahamas, que están precisamente al Norte, no se pueden considerar como parte del Caribe, pero debido a que su economía y su historia son semejantes, las trataremos aquí. La zona del Caribe se refiere a aquellos países que la bordean, como también a las propias islas. Los países circundantes, como Venezuela, Colombia, Panamá y México, promueven activamente el turismo por -- las costas caribeñas y son parte de toda la panorámica del -- turismo del Caribe.

Las naciones suramericanas de Venezuela y Colombia empiezan a desarrollar el turismo. En Centroamérica, Panamá está muy interesado en aumentarlo, lo mismo ocurre en Costa Rica, pero su costa caribeña carece de playas apropiadas. México lo fomenta en gran medida en las islas que hay frente a la Península de Yucatán (126).

### 5.3. Territorio Insular.

En el Océano Pacífico existen 2,175,325 Kms<sup>2</sup>. de costas y --- 771,500 Kms<sup>2</sup>. en el Golfo de México y Mar de las Antillas Mexicanas.

El territorio insular comprende 5,073 Kms<sup>2</sup> en los que México ejerce soberanía.

Como síntesis se puede concluir que existen en total 17 estados con litorales y únicamente 4 de ellos incluyen dentro de sus constituciones políticas, su territorio insular, siendo éstos: Sonora, Nayarit, Baja California Sur y Campeche.

Existe un número incierto en cuanto a las islas que integran el territorio insular, ya que para la Secretaría de Marina -- son en total tres mil, porque ésta incluye cayos y arrecifes, cosa que no sucede con la Secretaría de Gobernación, ya que en ésta sólo existen 239; sin embargo el inventario que la misma formuló se relaciona: 271 ;23 cayos y 20 arrecifes. Para la -- Secretaría de Programación y Presupuesto, que incluye islas -- continentales (aquellas que se encuentran en ríos y lagunas) son en total 2,125.

Por lo que se refiere a la explotación del territorio insular, mediante concesiones que supuestamente deben ser otorgadas por la Secretaría de Gobernación, y que de hecho no son cumplidas.

Solamente dentro del territorio insular que se localiza frente a las costas de doce estados de la República--Baja California Norte, Baja California Sur, Campeche, Colima, Chiapas, --Guerrero, Nayarit, Q. Roo , Sinaloa, Sonora, Tamaulipas y Veracruz, existen actividades de explotación, llegando a ser el total de las mismas de 560 concesiones, encontrándose vigentes únicamente 11, irregulares 438 y vencidas 111 (127).

Es importante notar que únicamente de 50 islas aproximadamente se tienen datos, ya que de la enorme mayoría se carece de ellos , por lo que dentro del presente trabajo se enunciará otro tipo de información.

Estados de la República que tienen islas frente a sus litorales: las dos Baja Californias, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Guerrero, Oaxaca, Campeche, Q. Roo, Tabasco, Veracruz, Tamaulipas. Yucatán tiene frente a sus litorales únicamente cayos. Y por último Colima, Michoacán y Chiapas que no tienen islas (128).

### 5.3.1. Definiciones

El territorio insular mexicano comprende:

- A. El de las islas oceánicas de Guadalupe y las del Archipiélago de Revillagigedo.

- B. El de las islas costeras de nuestro mar patrimonial, incluyendo los cayos, arrecifes, rocas, escollos y -bajos de los mares adyacentes.

Para los fines de esta ley se define como:

- I. Islas oceánicas: aquellas que se encuentran separadas del mar territorial, de la superficie continental, pero dentro de la zona económica exclusiva.
- II. Islas costeras: aquellas que se encuentran alojadas entre el territorio nacional continental, pero dentro de la zona económica exclusiva.
- III. Cayo: aquellas islas rasas, arenosas, frecuentemente anegadizas y cubiertas en gran parte de mangle y que reciben este nombre en el Mar Caribe y parte del Golfo de México.
- IV. Arrecife: la masa conformada por la contribución de organismos marinos y localizada generalmente entre -30° de latitud sur. Los arrecifes pueden formar islas, escollos o bajos, dependiendo de su máxima altitud con respecto al nivel del mar.
- V. Roca; un material de tipo compacto, masivo y ocasionalmente deforma escarpada, que pueden formar una isla o un escollo.
- VI. Escollo: una extensión natural del territorio nacional, cuya máxima altitud se encuentra entre el nivel

mínimo de la marea baja (129).

VII. Bajo: un término utilizado en navegación que se le da a la extensión natural del territorio nacional, - cuya máxima altitud se encuentra por abajo del nivel de la marea más baja y hasta una profundidad de 30 m.

#### 5.4. Aguas interiores y marítimas.

##### Aguas archipelágicas.

En términos generales, las llamadas aguas archipelágicas son las aguas interiores que quedan en el centro del archipiélago, o sea las aguas encerradas por las líneas de base rectas empleadas por el estado archipelágico para delimitar su mar territorial.

Las Filipinas, con sus 7,100 islas, es uno de los estados -- que han apoyado con mayor firmeza la creación de este nuevo -- concepto del derecho del espacio oceánico.

##### Aguas continentales.

En general se trata de cuerpos de agua dulce, por lo que contrastan con las aguas marítimas, litorales o costeras.

Aguas continentales y aguas internas son términos sinónimos, -

sin embargo, aguas internas es el término que debe emplearse - en derecho de mar. (130).

#### Aguas históricas.

Por aguas históricas suelen entenderse las aguas que son consideradas como aguas internas, pero que no tendrían tal carácter sino fuera por la existencia de un título histórico.

#### Aguas interiores.

Las aguas interiores son las que se encuentran detrás de la línea de base que utiliza el estado ribereño para la delimitación de su mar territorial. De conformidad con el derecho internacional, las aguas interiores comprenden no sólo las que se encuentran a lo largo del litoral, "tales como lagunas costeras, estuarios (sección de un río que se ensancha poco antes de su desembocadura y que está afectada por las mareas), golfos, pequeñas bahías, etc.", sino también las que se hayan en torno a ciertas construcciones realizadas por el hombre, en especial los puertos y las radas (bahías, ensenadas, donde las naves pueden estar ancladas).

Se considera que las aguas interiores, junto con las del mar-

territorial , integran el llamado territorio marítimo del estado... en donde la costa es muy irregular, el derecho internacional, por razones de orden práctico autoriza que el estado ribereño utilice el sistema de trazado de líneas de base - rectas... las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial se consideran como aguas interiores.

En el caso de México, con motivo del "Decreto por el que se limita el mar territorial en el interior del Golfo de California", (D.O., del 30 de Agosto de 1968), las aguas situadas de trás de las líneas de base empleadas para tal delimitación, - adquirieron la categoría jurídica de aguas interiores, incluyendo la porción oceánica ubicada en la parte más septentrional de dicho golfo. No deben confundirse las aguas interiores con las aguas internas, tales como ríos, lagos, esteros, etc. Ambas pertenecen a la categoría de las llamadas aguas - nacionales.

Por lo general, la expresión aguas internacionales se utiliza para hacer referencia a la alta mar, es decir, al espacio marino que se encuentra abierto a todos los estados, con litoral marítimo o sin él. También podrían definirse como las que se encuentran sobre la zona internacional, o sea la parte de los fondos marinos y oceánicos fuera de las jurisdicciones nacionales de los estados. Es común el empleo de este término

como opuesto al de aguas territoriales o al mar territorial.  
(131).

Con motivo del reciente establecimiento de la zona económica exclusiva, cuyo límite exterior llega a 200 millas náuticas, las islas jugaron un papel muy importante en la delimitación, de dicho espacio oceánico; en particular la isla Clarión, así como las de Guadalupe y Socorro, todas en el océano Pacífico.

Las islas, como parte del territorio nacional, ofrecen una variedad de perspectivas desde el punto de vista científico, económico, turístico, estratégico, demográfico, etc.

Mar patrimonial.

Por mar patrimonial podría entenderse el aprovechamiento en común de los usuarios marinos, sean o no renovables, situados fuera del mar territorial, en una cuenca cerrada o semicerrada, por parte de los estados ribereños de dicha cuenca, con exclusión de cualesquiera otros.

Varios tratadistas han calificado al mar territorial-bajo su denominación de zona económica exclusiva-como la figura del mar patrimonial que -según se ha visto-, después recibió la denominación de zona económica exclusiva. (132).

### Mar territorial.

El mar territorial podría definirse como la faja oceánica adyacente al territorio continental de un estado ribereño, generalmente de una anchura máxima de doce millas náuticas (o sean 22.22 Kms.), sobre la cual dicho estado ejerce la plenitud de su soberanía, incluyendo el lecho y el subsuelo de ese mar.

A la fecha, la mayoría de los estados ribereños del mundo incluido México, cuenta con un mar territorial de una anchura de doce millas náuticas (22.22 Kms.). Sin embargo, la comuñidad internacional tuvo que recorrer un largo y accidentado camino para reconocer esta anchura.

### Plataforma continental.

La plataforma continental fué la primera porción del lecho marino estudiado por el hombre, principalmente por los benefi-cios que esos conocimientos reportaban a la navegación y a la pesca.

La plataforma continental de un estado ribereño, comprende el lecho y el subsuelo de las zonas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio, hasta el borde exterior del margen continental.

### Radas.

Forman parte de las aguas interiores del estado ribereño, por lo que éste puede libremente imponerles las modalidades jurídicas que estime adecuadas. También dispone que las radas -- sean utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeo de buques. El estado ribereño deberá delimitar claramente -- sus radas e indicarlas en cartas marinas, junto con sus límites (133).

### Territorio marítimo.

Esta expresión se atribuye a la corriente tradicionalista del derecho internacional. Ella se refiere a los espacios marinos que se encuentran sometidos a la soberanía del estado ribereño, o sean las aguas interiores y el mar territorial, que son áreas sobre las que dicho estado ejerce un control jurídico absoluto.

### Vertimento.

En relación con la protección y preservación del medio marino, el derecho internacional del mar ha formulado una serie de medidas con objeto de impedir, reducir y controlar la contaminación del medio marino proveniente de cualquier fuente. Los vertimientos dentro del mar territorial y la zona económica ex

clusiva o sobre la plataforma continental "no se realizará -- sin el previo consentimiento expreso del estado ribereño, el cual tendrá el derecho de permitir, regular y controlar su -- vertimiento".

Zócalo Submarino.

No es del todo clara la interpretación errónea que desde el - punto de vista científico y técnico se dió a esta expresión - en la década de los cuarenta. Tampoco desde el ángulo del de - recho -sea nacional o internacional-es correcta la afirma--- ción de que toda la plataforma o zócalo submarino adyacente a las costas de la República y el de sus islas y todas y cada - una de las riquezas conocidas o inéditas que se encuentran en el mismo, pertenecen a la Nación.

Apoyar a la interpretación de que la expresión marina que ci r - cunda las islas, cayos o arrecifes, mientras que el concepto de plataforma continental la reserva para el área submarina adyacente a las costas de un estado ribereño situado en un ma - cizo continental.

Zona económica exclusiva.

Incuestionablemente, la zona económica exclusiva constituye - la institución jurídica más importante, a la vez que la más

representativa, del nuevo derecho del mar.

La zona económica exclusiva, al igual que el derecho internacional de los espacios marinos, fundan su razón de ser en el compromiso o transacción, su piedra angular.

Se trata de una zona concebida con el propósito primordial de otorgar al estado ribereño el ejercicio de derechos de soberanía -más no la soberanía misma-, sobre todo los recursos marinos, renovables y no renovables.

La zona económica exclusiva es una zona situada fuera del mar territorial y adyacente a éste... (que) no se extenderá más -- allá de las 200 millas marinas (y en el cual) el estado ribereño tendrá: derechos soberanos para los fines de explotación-conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y las aguas subyacentes, y con respecto a otras actividades, con miras a la exploración y explotación económica de la zona, como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos en su jurisdicción. Jurídicamente mar patrimonial y zona económica exclusiva podrán considerarse como términos sinónimos.

"Creo también que el régimen jurídico que se requiere para regular la vigilancia y el aprovechamiento de las islas de Méxi

co, no sólo debe tomar en cuenta la atribución del gobierno - federal, sino la de los estados y de los municipios". (134)

Y luego, sobre la base del inventario, de la investigación de recursos, de la distribución de funciones entre la federación estados y municipios, debe financierase un verdadero programa de desarrollo insular mexicano.

Las islas son de importancia fundamental para México; aún en el caso de que aparentemente no ofrezcan recursos importantes para su explotación directa, sirven como punto de referencia- de fijación de la zona económica exclusiva. Ya esto nos obli- ga a ejercer actos de soberanía en el territorio insular mexi- cano, a fin de asegurar a las próximas generaciones la plena soberanía del mar territorial, plataforma continental y de la zona económica exclusiva.

Efectivamente, nuestro país es dueño de 239 islas, casi todas deshabitadas ( a excepción de unas diez de ellas, entre las - que podemos mencionar a las islas Marías, la isla Guadalupe,- etc.). La posesión de las mismas, ha enfrascado al gobierno federal en alegatos de tipo jurídico, invocando leyes y emi- - tiendo decretos (existen 2 islas reclamadas como propiedad -- privada frente a las costas de Sinaloa) llegando a la conclusión - que se consigna en el texto del artículo 48 constitucional y que a

La letra dice: "Las islas de ambos mares que pertenezcan al territorio nacional, dependerán directamente del gobierno de la federación, con excepción de aquellas sobre las que hasta la fecha hayan tenido jurisdicción los estados.

La excepción de esta regla, determinada por la constitución de 1917, comprende únicamente 5 estados: Campeche, Nayarit, Sinaloa, Sonora y Quintana Roo. Este conjunto de islas propiedad casi absoluta del gobierno federal, representa para el país una riqueza incalculable por sus bosques (algunos de ellos de maderas preciosas), por sus condiciones idóneas para la cría de cabras cimarronas. Algunas de estas islas son visitadas periódicamente por focas y aves marinas y siendo zonas de refugio de aves, son ricas en guanos. Otras poseen salinas que producen cloruro de sodio de alta calidad, así como el desarrollo de la explotación de yeso y carbón de piedra. Otras más poseen abundancia de especies marinas como el abulón y la langosta (135).

"México es un país privilegiado por la extensión de sus límites. Tiene más de 10,000 kms. de costa, tanto sobre el Océano Pacífico y el Golfo de California, como sobre el Mar de las Antillas y el Atlántico, al que ha dado su nombre en la parte que baña su costa oriental. Esa posición geográfica sugiere que nuestra economía sea pendular y vaya del mar a las montañas y del altiplano a las llanuras costeras. Tene-

mos puertos importantes hacia ambos océanos y nuestras carreteras y ferrocarriles los conectan con las ciudades importantes (interiores). No obstante, los mexicanos aún no hemos aprovechado como deberíamos nuestra enorme potencialidad marítima, ni los vastos recursos que el océano pone a nuestro alcance.

Desde hace varios años se ha hecho conciencia nacional respecto a la necesidad de acudir a los mares en busca de sustento comercio, producción y turismo y aunque lentamente, crecen los sectores de la población mexicana ligados en una forma u otra al desarrollo marítimo (136).

#### 5.5. Dependencias Gubernamentales participantes en la Actividad Náutico-Turística.

Con el propósito de ampliar los horizontes de aprovechamiento de los recursos marítimos en nuestras costas, se ha hecho necesario ofrecer al turista que visita nuestros litorales, generalmente puertos y playas, una mayor protección en sus bienes y en su persona, al garantizarles por parte del estado - de manera más eficiente, la seguridad y atención a visitantes, tanto nacionales como extranjeros.

En respuesta a lo anterior, las Secretarías de Marina y Turismo suscribieron las bases de acción conjunta que establecen -

lineamientos generales para crear un Servicio de vigilancia y asistencia al turista en dichas áreas. Bases por medio de -- las cuales se convino en la creación y desarrollo de la uni-- dad de vigilancia y asistencia al turista "Angeles Azules", y en cuyas declaraciones se manifiesta: "Que el fenómeno turístico para la vida nacional representa, por lo noble de su naturaleza, así como por sus repercusiones económicas y sociales, una actividad que debe estimularse y protegerse"

Ambas Secretarías otorgaron seis cláusulas que en forma sintetizada establecen:

- La creación de la unidad de vigilancia y asistencia al turismo para servicios de vigilancia, asistencia y auxilio turístico, así como protección y seguridad en litorales, puertos y playas.

- La realización del estudio necesario para cubrir las necesidades de personal y equipo en las mismas. (137)

- La obligación de la Secretaría de Turismo de proporcionar - información turística, colaborar en el apoyo logístico necesario, capacitar al personal de la unidad en el area turística y proporcionar la obtención del equipo requerido para el servicio eficiente de esta unidad, con excepción del que posee - la Secretaría de Marina y la obligación de ella de reclutar y

capacitar técnicamente al personal, proporcionar las instalaciones principales y auxiliares necesarias, proporcionar armamento y equipo e informar a la Secretaría de Turismo sobre las actividades de la unidad relacionadas con el turismo. Además, ambas Secretarías acuerdan la realización conjunta de un programa de promoción y publicidad, y la fijación de un plazo para la iniciación del servicio.

Las primeras acciones por parte de la Secretaría de Turismo fueron la creación de la citada Subdirección de protección turística en litorales, puertos y playas y por parte de Marina, la designación de un coordinador entre ambas Secretarías, para la implementación de la acción conjunta, para crear la unidad de los "Ángeles Azules", integrada por personal de la armada de México de conformidad con las leyes y reglamentos que la rigen y de acuerdo con las declaraciones y cláusulas de las bases de acción conjunta antes citadas; unidad cuya misión consiste en:

Brindar y proporcionar al turista, servicios de vigilancia, asistencia y auxilio turístico, así como protección y seguridad en litorales, puertos y playas mexicanas, entendiéndose - por:

A. Vigilancia.- La presencia alerta del personal, listo para prestar asistencia y auxilio, así como, protección y segu-

ridad (138).

- B. Asistencia Turística.- Aquella prestada al turista en su calidad de tal y para facilitar el disfrute de los satis factores turísticos (orientación, aclaraciones, informa-- ción, etc.).
  
- C. Auxilio Turístico.- Aquel que se presta al turista en - su calidad de particular, cuando se ve involucrado en in cidentes y/o accidentes que representen o puedan repre-- sentar daños a su persona (atención médica, remolques en el mar, etc.).
  
- D. Protección.- Esta acción está encaminada a evitar al tu- rista daños físicos y/o morales, así como perjuicios en- sus bienes, provocados por trasgresores de la ley.

Sus funciones generales son:

- i) Prestar servicios de vigilancia en el área de jurisdic- ción que se establezca, para prevenir desmanes, abusos o cualquier alteración del orden en perjuicio del turista.
  
- ii) Prestar servicio de apoyo y orientación al turismo, en - actividades en las que por negligencia o ignorancia se - pueda incurrir en una emergencia.
  
- iii) Prestar servicio de primeros auxilios en accidentes y si

tuaciones de emergencia suscitados con motivo de actividades propias del turismo.

- iv) Atender llamados de auxilio de embarcaciones deportivas - cuando lo soliciten, para atención médica o desperfectos mecánicos o de avería gruesa.
- v) Prevenir accidentes mediante difusión de información precisa sobre comportamiento, conducta y actividades que deben guardar en el mar los turistas y deportistas que hacen uso de las playas y litorales mexicanos.
- vi) Prestar todo el apoyo a los planes de la armada de México y otras autoridades competentes para auxilio de la población civil, en caso de desastre.

Las Secretarías de Turismo y Marina, consecuentes con las atribuciones que les asigne la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y con el espíritu de las Declaraciones y Cláusulas de las Bases de Acción Conjunta suscritas por los respectivos titulares preveen, en el ámbito de la seguridad de las playas referido al Turismo, la continuación de las acciones dirigidas a consolidar la presencia de las unidades de vigilancia y asistencia al turista, así como ampliarlas a todos los lugares donde un turista nacional o extranjero se recree en los litorales, puertos o playas mexicanas.

Las marinas y puertos turísticos representan probablemente la vfa de afluencia turística más importante de nuestros litorales, siendo la tercera puerta de acceso turístico a nuestro país, después de los aeropuertos y fronteras terrestres, que tienen de hecho muy definida la coordinación reglamentaria entre las autoridades que concurren en la mecánica de operación, en los aspectos de la vigilancia, inspección, etc.

Los requisitos establecidos para las aduanas terrestres y aeroportuarias, se suman con los lineamientos específicos consagrados por nuestro Derecho Marítimo para los puertos, cuyo cumplimiento atañe a las embarcaciones que transportan tripulaciones o pasaje turístico en mayor o menor grado, sin menoscabo de su dimensión, para actuar como detonador acumulativo de una serie de requisitos molestos y poco funcionales, a las que diversas embarcaciones se ven precisadas a cumplir.

En el pasado, en la reunión Baja California 80, se identificaron veinticinco ordenamientos que los capitanes ó dueños de embarcaciones de bandera extranjera y algunos nacionales, procedentes de zonas fronterizas o perímetros libres deben de cumplir ante diferentes autoridades, haciendo sumamente complicado el arribo de las embarcaciones a las marinas y puertos turísticos.

Por las características de nuestra legislación, las marinas y puertos turísticos deben de operar conforme a los lineamien-

tos establecidos para los puertos de grandes dimensiones, de acuerdo a lo considerado por el uso y costumbre del Derecho Marítimo Nacional.

A continuación enunciaremos las autoridades que fundamentalmente concurren en la navegación y tráfico de arribo, estadía y despacho de una embarcación turística-deportiva (sin tomar en cuenta las autoridades de tramitación secundaria, por orden de intervención.

AUTORIDAD MARITIMA	DEPENDENCIA
A) Pilotos o prácticos de puerto.	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
B) Sanidad Internacional.	Secretaría de Salud
C) Sanidad Animal.	Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.
D) Sanidad Vegetal.	Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.
E) Servicios Migratorios.	Secretaría de Gobernación.
F) Capitanía de Puerto.	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
G) Inspección Aduanal.	Secretaría de Hacienda y -- Crédito Público.

Debe modificarse el tratamiento suntuario que, en materia de permisos de importación y aranceles se ha brindado al equipo y material destinado al turismo náutico.

- La legislación en materia de comunicaciones y transportes es prácticamente la misma para un puerto comercial, pesquero o turístico; de ahí la necesidad que se establezca un cuerpo reglamentario especial, que rija a éstas últimas.

Debe actualizarse la reglamentación vigente en materia de seguridad y navegación de las embarcaciones turísticas. El Reglamento de yates, data de 1940.

La reglamentación en materia de zona marítimo terrestre, debe ser definida con mecanismos ágiles, que permitan su acción directa en el desarrollo justo y equilibrado de los centros de población costeros y en la promoción del turismo náutico.

El término para la estancia de las embarcaciones de recreo en el país, debe ampliarse.

Deben contemplarse procedimientos ágiles y sencillos que conjuguen la garantía del interés fiscal, con el estímulo y promoción del turismo náutico.

La evolución desordenada en las actividades náutico-deportivas, hace necesaria una definición de criterios, para que se

otorguen las facilidades correspondientes por parte de las dependencias oficiales competentes (139).

La Ley del Registro Federal de Vehículos debe ajustarse a efecto de que las embarcaciones destinadas al recreo no reciban el mismo trato que los automóviles.

Deben reglamentarse disposiciones a favor de la pesca deportiva, como sería el crear una área de protección alrededor de los puertos o marinas turísticas, en donde se permita la pesca comercial.

La seguridad de las embarcaciones de recreo debe recaer en la responsabilidad de sus tripulantes, más que en la de los reglamentos.

Mediante la participación coordinada de cada una de las Secretarías de Estado (SHCP, SECTUR, SCT, etc.), que en su esfera de competencia conocen de la materia, debe de establecerse una reglamentación que facilite el desarrollo y promoción del turismo náutico en el país.

Los recintos portuarios para el turismo náutico, S.C.T.

Atendiendo a los diversos elementos constitutivos de los recintos portuarios se considera que:

- a) Son áreas del Gobierno Federal en el litoral, las que se han destinado para instalaciones y servicios a personas, - embarcaciones y carga, que inicien o concluyan la aventura del mar,
  
- b) de 213 puntos en el país -entre mar y tierra-, de donde el hombre parte en sus embarcaciones hacia sus diversas actividades, sólo once cuentan con recinto portuario, no encontrándose ninguno de éstos últimos destinados a embarcaciones de recreo;
  
- c) el establecimiento de un recinto portuario corresponde al Presidente de la República, en uso de las atribuciones que le confiere el artículo 89, fracción I Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,
  
- d) el origen de estas instalaciones se localiza en Estados Unidos de Norteamérica, en donde en el año de 1926, al integrarse los desarrollos habitacionales, se les denominó Marinas. Actualmente existen en ese país entre construídas o en proyecto de construcción, 5,700. Por lo que se refiere a Europa, en el litoral de 45 millas, entre Mónaco y Cannes, encontramos una cada milla, cifras que nos hacen reflexionar sobre el mercado potencial de turismo náutico que representa Estados Unidos.

La problemática y sus puntos de solución:

- A) La legislación aplicable en materia de comunicaciones y transportes es prácticamente la misma para el puerto comercial, pesquero o deportivo.

Resulta óptimo, dada la popularización de los deportes náuticos -cuarta flota-, el constituir un cuerpo reglamentario que contemple la construcción, conservación y administración de puertos deportivos, complementando los conceptos y esquemas de las disposiciones generales vigentes, -inaplicables en algunos aspectos, en esta materia.

- B) La necesidad de establecer un cuerpo reglamentario que rija la materia. Manteniendo la indispensable unidad que representa el Sistema Portuario Nacional, y las atribuciones que corresponden a las diversas Secretarías de Estado que en ella intervienen.

- C) La construcción de las instalaciones portuarias deportivas, por no revestir el carácter de prioritaria por parte del Gobierno Federal, debe de ser encomendada a personas jurídicas distintas a la Administración Central, cuyo papel consta en:

1. Recomendar y auxiliar el establecimiento de puertos --

de abrigo o marinas en zonas favorables,

2. Fijar y exigir las características técnicas, estéticas y ambientales mínimas en cada caso,

3. Supervisar el cumplimiento de las medidas de conservación del medio y de la propia instalación.

D) Regulación de los posibles terrenos ganados al mar como consecuencia de la construcción de una marina turística.

Desde el inicio del trámite relativo, sería conveniente la intervención de la Secretaría de Turismo, aún cuando esta materia se regule por la Ley General de Bienes Nacionales y el Reglamento de la zona federal marítimo-terrestre y terrenos ganados al mar.

E) A efecto de que se ratifique los servicios que ofrecen los puertos deportivos, se propone se clasifiquen en:

i) Embarcadero.- Obra aislada de infraestructura para el paso de personas del medio terrestre al marítimo o viceversa.

ii) Plataforma.- Area terrestre de la zona federal marítimo-terrestre o del recinto portuario en su caso, para

el alojamiento de embarcaciones.

iii) Fondeadero.- Area de flotación abrigada.

iv) Dársena.- Conjunción de embarcadero y fondeadero.

v) Puerto deportivo.- Infraestructura que integra las ca racterísticas de las anteriores definiciones.

vi) Marina.- Puerto deportivo con desarrollo habitacional.  
(140).

#### 5.5.1 Despachos Marítimos en las Marinas y Puertos de Abri-- go.

Competencia y Jurisdicción sobre la vía de comunicación por ---  
agua:

- a) La facultad para otorgar cualquier tipo de servicio --  
náutico, corresponde fundamentalmente a la S.C.T.
- b) Cuando la actividad en ámbito de vías de comunicación--  
por agua se califique por otras leyes como deportivas,  
comerciales, científicas, turísticas, etc., via autori-  
zación o creación del derecho por la S.C.T., interven-  
drán con sus reglamentos específicos las dependencias-

autorizadas por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Normas generales de seguridad para las embarcaciones de recreo.

A.- La autoridad Marítima, ubicada por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en la S.C.T., a través de la Dirección General de Marina Mercante, lleva el control de seguridad de las embarcaciones de recreo.

B.- México es signatario del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y su versión de 1974 (SOLAS74), ratificado por el Senado del país el 28 de marzo de 1977; asimismo nuestro país está próximo a ratificar el Protocolo 78 de SOLAS 74 y las enmiendas de ese Protocolo.

Las embarcaciones de recreo y la Legislación Marítima vigente:

1. El Reglamento de Yates, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de septiembre de 1940, regula, clasifica y define a este tipo de embarcaciones, estableciendo en su parte relativa, la cuestión de los despachos de navegación.

2. Para obtener la matrícula mexicana de una embarcación--  
destinada al servicio público federal de navegación tu--  
rística, debe cumplirse con la inspección técnica na--  
val, cubierta y máquinas, además de presentar diver--  
sos documentos en la capitanfa del puerto donde vaya -  
a operar (141).

La problemática y los puntos de solución:

- a). La necesidad de embarcaciones de servicio turfstico -  
náutico adecuadas y con personal debidamente capacita--  
do.

S.C.T. está construyendo el Centro de capacitación del  
personal marítimo y portuario, en Lázaro Cárdenas, --  
Mich.; en tanto se concluyen esas instalaciones, la Di--  
rección General de Marina Mercante está utilizando pa--  
ra tal efecto, las Escuelas náuticas mercantes del ---  
país.

En el futuro no se expedirá ninguna autorización para--  
tripulantes en sus diferentes categorías subalternas,-  
si no han aprobado los cursos de capacitación.

- b). Adecuación de la reglamentación vigente en la materia.  
Se actualizarán el Reglamento de yates y los reglamen--  
tos de seguridad. Adopción de medidas administrativas

para un ágil mecanismo de los servicios turísticos náuticos.

La zona federal marítimo-terrestre en el turismo náutico.

Tratamiento jurídico-administrativo de la materia y su importancia en el desarrollo del turismo náutico.

- i). La administración de la zona federal marítimo-terrestre debe ser congruente con los requerimientos de la planeación socio-económica del Gobierno Federal y de acuerdo con las características de uso o destino, susceptibles de aprovechar y explotar.
- ii). Su marco normativo se contempla básicamente en la Ley General de Bienes Nacionales y el Reglamento de Zona Federal Marítimo-Terrestre y de los terrenos ganados al mar.
- iii). La zona federal marítimo-terrestre, debe constituirse en uno de los pilares sobre los que se finquen las acciones públicas y privadas, destinadas al logro de un desarrollo justo y equilibrado de los centros de población costeros del país.
- iv). Las playas marítimas y la zona federal marítimo terrestre, tienen una acción directa en el desarrollo del tu

rismo náutico, especialmente en los deportes, y en la ejecución de proyectos de construcción de marinas turísticas.

La problemática y los puntos de solución.

A.- Elaboración de un proyecto de reglamento de turismo náutico, mediante la participación coordinada de cada una de las Secretarías de Estado, que en su esfera de competencia conocen de la materia.

Que comprenda sin excepción los requerimientos y trámites que se realizan en las dependencias a quienes se fija competencia de Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

B.- La participación del Sector Turismo en la elaboración del citado proyecto de reglamento. Debe ser propuesto lo más adecuado posible, a efecto de incrementar la utilización de nuestros litorales y territorio insular, para diversificar y ampliar la oferta turística.

Cuestiones a incluir en el proyecto de reglamento:

a). La forma de obtener por parte de los interesados, las respectivas autorizaciones de la SHCP, SECTUR, SEDUE y SCT, a efecto de realizar obras para ganar oficial-

mente terrenos al mar.

- b). Los requisitos, condiciones técnicas y plazos para la realización de las obras tendientes a ganar terrenos - al mar, así como las condiciones de venta de la superficie total o parcial, susceptible de enajenarse.
- c). La rápida tramitación de los programas y proyectos de construcción de canales y dársenas, y para el desarrollo de marinas que se presentan a la SCT, SEDUE, SECTUR y a la SHCP, para su autorización (artículo 53, párrafo 4o., de la Ley General de Bienes Nacionales).
- d). Definir la responsabilidad de cada una de las partes que proporcionan servicios de deportes náuticos (142).

La política arancelaria y de permisos de importación, respecto al material y equipo para el turismo náutico, directrices y mecanismos de la política arancelaria y de controles al comercio exterior.

- i) Tiene como objeto contribuir a promover la racionalización del proteccionismo de las actividades productivas internas, regular y adecuar el volumen y valor de las importaciones de bienes y servicios a las necesidades de la economía mexicana y a la capacidad para financiar dichas importaciones.

ii) El mecanismo correspondiente, que alcanzó su máxima ex presión en 1980, consistió en la sustitución gradual - de permisos de importación para aranceles. Sin embargo, en el mismo 1980, debido al efecto combinado de -- una inflación interna persistente y una sobre evalua-- ción del peso respecto al dólar, deterioraron el saldo neto en nuestra balanza comercial, suspendiéndose en forma temporal la sustitución de permisos de importa-- ción por aranceles.

iii) El programa integral de Ajuste Económico, establecido por el Jefe del Ejecutivo Federal ha jerarquizado, según su prioridad para la producción o consumo básico - de la población, las importaciones de bienes.

La problemática y sus puntos de solución.

a). La importación de equipos y material destinado al turismo náutico ha sido tratado bajo la óptica de evitar un mayor gasto de divisas en el exterior (143). Una estructura arancelaria y de permisos de importación -- más adecuada a los fines del fomento del turismo náuti-- co, estaría ligada a la promoción de industrias que fa briquen localmente estos equipos, proveyendo facilidades para la importación de materias primas, partes y componentes para su integración en el país.

- b). El equipo y material destinado al turismo náutico ha -  
recibido el tratamiento reservado a productos utiliza-  
dos por grupos selectos de la población de altos ingresos.

Delimitado el campo de fabricación nacional de equipo-  
y material destinado al turismo náutico, debe de propi-  
ciarse la importación de equipos de reconocido uso en-  
el deporte náutico, extendiéndose a las grandes capas  
de la población, en su calidad de turistas nacionales.

Reglamentación para la construcción y operación de marinas y -  
puertos turfsticos.

Respondiendo a la importación que debe revestir el turismo náu  
tico en la actividad económica nacional:

- A). Es conveniente definir estrategias para lograr que las  
diversas zonas del territorio nacional, especialmente-  
las que colindan con el mar, se constituyan en áreas -  
propias para inversiones privadas, encaminadas al desau  
rrollo del turismo náutico.
- B). La construcción de marinas y puertos turfsticos, cons-  
tituye para México una forma de desarrollo que permitiu  
rá la creación de fuentes de trabajo y la captación --  
considerable de divisas, provenientes de la afluencia-

del turismo náutico internacional.

- C). Atendiendo a la evolución desordenada de las actividades turístico-portuarias, se hace indispensable una de finición de criterios para que se otorguen las facili- dades correspondientes por parte de las Dependencias-competentes (144 ).

La problemática y los puntos de solución.

- i) La necesidad de una reglamentación clara y definida so bre la materia. Que contemple las normas de construc- ción y condiciones internas de funcionamiento de marinas y puertos turísticos, de acuerdo a las disposicio- nes internacionales del servicio de abrigo para este - tipo de embarcaciones turístico-deportivas.
- ii) Tomar en consideración en dicha reglamentación los con ceptos jurídicos que establecen la competencia de la - SCT.
- iii) Debe simplificarse la intervención de las autoridades- responsables en la navegación y tráfico de arribo, es- tadfa y despacho, de las embarcaciones de bandera na- cional o extranjera, con matrícula de zonas libres o - fronterizas que visitan las marinas y puertos turísti- cos.

Respecto a las embarcaciones de bandera extranjera que visiten las marinas y puertos turfsticos, debe estudiarse la posibilidad de otorgarles precios domésticos de combustibles.

- iv) La SHCP, a través de la Dirección General del Registro de Vehículos, podría autorizar a los operadores de marinas o puertos turfsticos para recibir en depositaria de los turistas extranjeros, las embarcaciones que importen temporalmente.

El Depósito es la figura jurídica que permite al turista una mayor permanencia de una embarcación en el país, respetando las disposiciones legales de la materia (145).

Problemática de la reglamentación del turismo náutico en la práctica. La Marina de San Carlos.

Planteamiento que se deriva de la situación de hecho del turismo náutico en el país.

- a) A pesar de la buena disposición de las dependencias que hasta la fecha intervienen en los trámites para operar una marina turfstica, -dada la novedad y naturaleza compleja de éstas y la lejanía con la Ciudad de México-, se imposibilita a los interesados, contar con los permisos necesarios, aún en el mediano plazo.

- b) El turismo náutico nacional es casi nulo, debido a los altos impuestos de importación a las embarcaciones de recreo, al considerarse el yatismo por la legislación aplicable, como una actividad suntuaria.
- c) La actitud de las autoridades hacia el turismo náutico ha sido defensiva: se prefiere que no vengan embarcaciones extranjeras y no arriesgarse a que una de ellas sea prestada a un mexicano.
- d) La Marina de San Carlos ha logrado consolidar un gran desarrollo alrededor del turismo náutico.

La problemática y los puntos de solución.

- A). Restricciones al turismo náutico contemplados en la -- Ley del Registro Federal de Vehículos.

Debe ajustarse la mencionada ley, a efecto de que las embarcaciones destinadas al recreo, no reciban el mismo trámite que el de un automóvil. El interés fiscal se podría garantizar, tomando a la misma embarcación como garantía. En el caso de la Marina de San Carlos se le permitió tome la custodia y lo garantice.

El tiempo de internación de una embarcación de turismo náutico, fijado en el Permiso de Importación Tempo-

ral correspondiente, debe ampliarse.

- B). Inoperatividad del Reglamento de Yates en vigor. Se hace necesaria su actualización por provenir su expedición de 1940.

Los despachos de navegación son demasiado complejos, pues si su objeto consiste en constatar las condiciones de seguridad de las embarcaciones nacionales y - extranjeras, se podría pensar en una revisión anual, otorgando una licencia con la cual los yatistas, se - dirigieran de un puerto a otro, libremente.

- C). Intervención de diversas Secretarías de Estado en favor del turismo náutico.

La creación por parte de la Secretaría de Pesca, de una área de protección alrededor de los puertos y ma rinas, en donde no se permita la pesca comercial (146).

Instrumentar mecanismos para que los yatistas se presenten ante Migración, únicamente al entrar al país - para obtener la visa y al salir, para entregarla. De be estructurarse un folleto de las reglamentaciones - sobre turismo náutico y ponerlo a disposición de los yatistas y prestadores de servicios (147).

## CONCLUSIONES.

La política del actual régimen del país en materia de derecho-internacional marítimo, ha impulsado al Sector Turismo a redefinir y ampliar sus estrategias con respecto al potencial de - sus costas continentales e insulares, extendiendo sus propósitos hasta abarcar el total de su mar patrimonial, y a través - de ese gran camino marítimo, salir al encuentro con los pue--- blos y países de la periferia, encontrando en él, un común interés de programas coordinados de mutuo apoyo, y un motivo más en el turismo, para estrechar relaciones.

La Ley del Registro Federal de Vehículos, debe ajustarse a -- efecto de que las embarcaciones destinadas al recreo no reci-- ban el mismo trato que los automóviles, para efecto de su permanencia en aguas territoriales, más no para su tripulación, - sobre todo en el caso de la seguridad de las embarcaciones de recreo, que debe caer en la responsabilidad de sus tripulantes, y no de la propia Ley.

Previo el estudio de las condiciones específicas de las instalaciones de cada operador de "marinas ó puertos turísticos", - la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Di-rección del Registro Federal de Vehículos, deberá otorgar su autorización para recibir en depositaria de los turistas ex--- tranjeros, las embarcaciones que importen temporalmente, como-

lo autoriza el art. 32 de la Ley del Registro Federal de Vehículos, y 23 de su Reglamento.

Como se mencionó en el capítulo II, recientemente la S.H. y C. P. ya tomó cartas en el sentido del párrafo anterior, sin embargo, tuvo que suscitarse una aguda crisis económica, acentuada con la baja de los precios del petróleo, producto que ocupa el primer lugar en la captación de divisas, seguido del turismo, para que se hicieran tales adecuaciones a las leyes. Nuevamente repito, por que limitarnos a ingresar divisas y procurar un desarrollo socio económico de México.

La reglamentación en materia de comunicaciones y transportes - es prácticamente la misma para un puerto comercial, pesquero o turístico, de ahí la necesidad que se establezca un cuerpo reglamentario especial, que rija a estas últimas, así mismo, deberá actualizarse lo correspondiente en materia de seguridad - y navegación de las embarcaciones turísticas.

La reglamentación en materia de zona marítimo-terrestre debe - ser definida, con la asistencia de las Secretarías de Turismo, Desarrollo, Urbano y Ecología, Gobernación y Educación Pública, con mecanismos ágiles, que permitan su acción directa en el desarrollo justo y equilibrado de los centros de población costeros y en la promoción del turismo náutico.

También habrá que considerar procedimientos prácticos y senc-

llos, que contemplen la garantía del interés fiscal, con el estímulo y fomento del turismo náutico. Cabe aclarar que el Programa Inmediato para el Fomento del turismo, ya contempla adecuaciones a las disposiciones legales y reglamentarias, en materia de navegación marítima, operación portuaria y construcción de instalaciones náuticas, para lo cual se apoyará con la S.C.T., y SECTUR.

Por lo que se refiere a la construcción de instalaciones turístico-portuarias, México, como otros países, debe de contar con un Reglamento para la construcción de "marinas" y "puertos turísticos" que establezca las condiciones internas de funcionamiento, de acuerdo con las normas internacionales que requieren el servicio de abrigo para el tipo de embarcaciones turístico-deportivas, que navegan hacia nuestros litorales, actualmente ya se norma este aspecto en el decreto presidencial emitido el pasado 19 de junio de 1986. (Se adjunta copia).

La problemática que implican los 64 permisos que deben cumplimentar las embarcaciones extranjeras, que llegan a puertos nacionales, es un hecho que debe destacarse, tal parece que no concientes de los obstáculos que deben superar los navegantes en sus travesías, se les complique más con dichos requisitos a su arribo, a lo cual se debe agregar las limitaciones del acondicionamiento de las aproximadamente 120 salidas al mar que existen en la república.

La reglamentación en materia de zona marítimo-terrestre, debe definirse, con la asistencia de las Secretarías de Desarrollo Urbano y Ecología, Educación Pública y de Gobernación, planteando mecanismos ágiles, que permitan su acción directa en el desarrollo justo y equilibrado de los centros de población costeros y en la promoción del turismo náutico. Habrá que considerar procedimientos prácticos, que contemplen la garantía del interés fiscal, con el estímulo y promoción del turismo náutico.

Cabe aclarar que el Programa Inmediato para el Fomento del Turismo elaborado por la Secretaría Titular del ramo, ya contempla adecuaciones a las disposiciones legales y reglamentarias en materia de navegación, operación portuaria y construcción de instalaciones náuticas, para lo cual se apoyará con las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y con la de Comunicaciones y Transportes.

Es urgente la adecuada reglamentación y vinculación de nuestras leyes, que permita la internación ágil y amable de embarcaciones extranjeras de recreo hacia nuestros litorales, estableciendo un mecanismo que sea el eslabón, entre la oferta y la demanda como entidad promotora del desarrollo náutico turístico.

En algunos puntos específicos, se aprecia un desarrollo nota--

ble de las actividades náutico turísticas mexicanas, sin embargo, en la mayoría se crece anárquicamente, fuera de todo esquema de control, planeación y normatividad requerida para un óptimo aprovechamiento del turismo náutico, que debe apoyarse -- con un sistema de subvenciones, créditos, financiamientos, --- acuerdos y decretos.

Las autoridades correspondientes no han aprovechado a la fecha, las experiencias de esta naturaleza, que han desarrollado exitosamente, Italia, España, Francia, Estados Unidos, etc. ni -- tampoco existe a la vista algún programa destinado a estudiar mayores posibilidades de explotación a futuro, en base a ellas.

Los paseos marítimos como los que existen en ciudades tales como Niza, Cannes, St. Tropez, San Sebastian, Malaga, Barcelona, Monaco, etc. no se han realizado en puertos nacionales con la lucidez que ameritan, de acuerdo con la más alta tecnología -- que dicta la planeación mundial en esta materia.

Nuestras autoridades deben instrumentar un programa de desarrollo intensivo, para diversificar las actividades de acuafición con el propósito de aprovechar al máximo los recursos acuáticos marítimos, que representan en forma global, la otra mitad del territorio nacional. De esta forma se estará creando infraestructura para el turismo y náutico, ambos a nivel nacional e internacional, como una de las mejores estrategias del -

presente, para que este tipo de turismo de alto poder adquisitivo nos visite y beneficie con la consecuente derrama de divisas, sumamente necesarias en la actualidad.

Al Gobierno Federal le corresponde la integración de una comisión intersecretarial que elabore el Plan Maestro de aprovechamiento del potencial náutico turístico del país. Dicho plan - deberá ser amplio y ambicioso, ya que planteará las ubicaciones estratégicas de las instalaciones a lo largo de costas, lagos, lagunas, ríos e islas.

El marco naviero deberá tender hacia la popularización del turismo náutico, por una parte, mediante la construcción de embarcaciones que sean accesibles a los sectores más amplios de la población, y por la otra propiciando un uso más democrático de éstas, mediante sistemas de arrendamiento o propiedad mancomunada de embarcaciones.

En todos los puertos, las operaciones de alijo, estiba, maniobras y despacho son exclusividad obtenida por conexión gubernamental, de grupos de individuos o empresas que constituyen verdaderos monopolios que impiden la reducción de tiempos, costos y de libre competencia.

No obstante, los puertos se encuentran regulados por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, así como, diversos reglamentos,

de donde los particulares pueden obtener concesiones para contribuir y equipar atracaderos, así mismo, operarlos y administrarlos directamente.

Dicha posibilidad podría significar una gran alternativa en la superación de las limitaciones financieras del Gobierno para realizar inversiones en materia portuaria.

Derivado de lo anterior, cabe destacar el ejemplo de los puertos comerciales e industriales, para evitar ahora que es tiempo, caer en esa situación. Para ello, habrá que plantearse la situación en que se encuentran los puertos marítimos mexicanos:

Insuficiencia para cubrir el movimiento comercial de importación y exportación que se demanda.

Carencia de equipo adecuado y moderno que permita evitar excesivas demoras en las operaciones de carga y descarga.

Excesividad de trámites aduanales y fiscales.

Demasia de costos, retrasos y burocracia que resultan de la falta de coordinación entre autoridades federales, sindicatos y gremios.

En la actualidad, se debe exigir productividad y un cambio en

la mentalidad de empresarios para conquistar los mercados internacionales, el comercio marítimo padece viejos problemas -- que se deben erradicar: Despachar un barco mercante con carga general de cualquier puerto mexicano implica efectuar 17 pagos.

En materia de costos, por carga y descarga son elevados, debido a las acciones de los sindicatos de alijadores, estibadores, maniobristas, amarradores, operadores y checadores, que en defensa de sus sistemas de Trabajo, tradicionales y obsoletos, - buscan impedir la modernización, automatización y productibilidad, no importando lesionar sus propios intereses, a futuro.

Nuestras autoridades aún estan a tiempo de evitar un desarrollo anárquico en la distribución demográfica, construcción de Infraestructura especializada y explotación de recursos marinos en las áreas náutico turísticas del país, mediante una planificación adecuada.

El Turismo Internacional presenta una marcada tendencia para - ir al borde del mar, segun índices estadísticos, recabados por la Organización Mundial de Turismo.

Es un hecho de gran relevancia el auge de la navegación a nivel mundial, que ha acrecentado el empleo mediante la construcción de embarcaciones diversas, así mismo el crecimiento indus

trial de todos los artículos relacionados con la navegación,-- recreación y deportes náuticos al crecer aceleradamente el número de aficionados en el mundo, con lo que se ha tenido que - brindar especial interés a la inclusión de esta área del turismo en la planeación turfstica mundial, que cada día se preocupa más por registrar información al respecto.

La estrecha relación que guarda la actividad turfstica nacional con otros sectores productivos, ha permitido que algunas - de las ramas de la economía tan importantes como la construcción, el transporte, el comercio, las artesanías y la industria de los alimentos, hayan resultado beneficiadas con la compra-venta de bienes y servicios, vinculados con las actividades acuático-recreativas internacionales.

No existe un inventario o mapa que presente con detalle el número de playas, en el cual se destaque la calidad y cantidad - de servicios, que además cite el número y calidad de instalaciones náuticas, así mismo las comunicaciones de penetración - de lugares turísticos de toda índole.

El turismo náutico internacional es autofinanciable, en función de la plusvalía que genera en su área de influencia en - tierra firme y multiplicador de riqueza, al generar cuatro empleos por cada puesto de amarre, dicho de otra forma, por cada embarcación atracada.

Tendrá que considerarse la vital importancia de preparar la infraestructura física al servicio del turismo náutico, que deberá necesariamente complementarse con la humana, lo cual es conveniente mejorar día con día, creando mejores oportunidades para preparar al personal que se requiere, y para hacerles posible un mejor nivel de vida.

Ante la situación económica por la que actualmente atravieza -- el país, es el turismo, la actividad rentable que podría en -- gran medida superar la crisis. El turismo náutico en sus di-- versas modalidades y fundamentalmente el ligado a la operación de marinas (puertos deportivos), tiene la característica de requerir inversiones en los servicios portuarios que son de relativo bajo costo. La importancia que ello implica en el desa-- rrollo económico y social se explica por su capacidad para captar divisas, generar empleos productivos, contribuir al desa-- rrollo regional equilibrado, estimular a gran parte del resto -- de los sectores económicos y fortalecer la identidad cultural.

El papel de la comercialización es muy importante y aún más -- significativo en el desarrollo del turismo náutico, que apenas empieza a explotarse en forma, destacando la necesidad de perseguir con los esfuerzos por desarrollar la demanda, mediante -- la coordinación de los distintos participantes de la organiza-- ción de regatas, torneos de pesca, y de diversas actividades -- acuático-recreativas, dirigidas tanto al turismo de interna--

ción, como al turismo nacional sobre todo a la juventud mexicana para vincularla con el mar, mediante el desarrollo de programas intersectoriales, cuyos participantes deben ser Secretaría de Trabajo y Previsión Social, Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Secretaría de Turismo, con el asesoramiento-inclusive del Sector Privado involucrado con las actividades náutico-turísticas.

El turismo náutico está adquiriendo una vital importancia en virtud de la evolución hacia el turismo participativo, que se refleja en la derrama económica en los puertos turísticos y en la industria náutica. Este tipo de turismo, además de generar gran cantidad de empleos, permite la captación y derrama de beneficios económicos para la población local, fortaleciendo así, el desarrollo regional, enlazando por los caminos del mar a los países vecinos de la cuenca atlántica y del Caribe, así como, la vertiente del Pacífico, en un esquema de complementariedad en la oferta y no de competencia.

México, es un país que cuenta con abundancia de recursos susceptibles de aprovechamiento turístico, ellos representan una posibilidad de explotación económica muy atractiva y que en algunos casos se localizan en zonas aisladas de los polos de desarrollo turístico tradicionales que no tienen otra alternativa viable de crecimiento económico, que no sea a través del desarrollo náutico turístico nacional e internacional.

## RECOMENDACIONES.

Los cruceros náutico turístico internacionales son de considerable importancia para ampliar el mercado del país, en el aspecto captación de divisas. Por ello, nuestras autoridades del sector, deberán considerar los beneficios de este tipo de turismo, mediante la generación de la infraestructura de servicios, con el objetivo de que los cruceros que nos visitan, aumenten el número de sitios de arribo, así como, el tiempo de permanencia en cada lugar, incrementando la diversificación de atractivos en ellos, que justifiquen una estadía mayor y un gasto promedio más elevado; buscando además, incrementar el índice de repetición de visitas.

Lo anterior no podrá realizarse sin el esfuerzo que nosotros le apliquemos, para hacer las cosas bien. Se tiene que buscar atraer al turismo repetidas veces, a base de darle servicio y comodidades que merecen, si no por su persona, cuando menos por lo que pagan, brindando al turismo mayor protección en sus bienes y a ellos mismos.

Por lo que respecta a la normatividad jurídica, debe responder a las necesidades de la actividad socio-económica que la genera, en este caso el turismo náutico internacional, y no convertirse en un impedimento para el desarrollo del mismo.

El tratamiento suntuario que en materia de permisos de impor-

tación y aranceles, se ha brindado al equipo y materiales diversos, destinados al turismo náutico, deberá estudiarse de nueva cuenta, para darle el enfoque de bienes de capital, de producción, es decir, cambiar la mentalidad elitista por la comercial, ya que es esta última, la que va a reeditar divisas, con repercusión a segmentos mayores de la población.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conjuntamente con la Secretaría de Turismo, con la concurrencia de las dependencias titulares de las Autoridades que intervienen en el tráfico marítimo, como son: la Secretaría de Gobernación, Secretaría de Salud, Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y Secretaría de Marina, podrían definir y aprobar un proyecto de reglamento a efecto de simplificar la intervención de las autoridades responsables relacionadas con la navegación y tráfico de arribo ó estadía y despacho, de las embarcaciones de bandera extranjera ó nacionales, con matrícula de zonas libres ó fronterizas. las cuales visitan las "marinas y puertos turísticos", creando de esta manera una mejor imagen de nuestro país ante los ojos de los turistas nacionales y extranjeros.

Las concesiones a particulares para la operación y control de dársenas, instalaciones y recinto portuario ó zona federal marítima-terrestre destinada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que constituyen las "marinas" ó "puertos turísticos", éstas deberán ser, cuando menos, por veinte años, pro

rrogables, tiempo requerido para amortizar el importe de las obras que se efectúen, con las cuales se presten los servicios portuarios de atraque, y los servicios turísticos conexos a los portuarios. Se deberán tomar en consideración en dicho Reglamento, los conceptos jurídicos que consagran las funciones del Ejecutivo Federal, emanados por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los monopolios de los servicios que se prestan al turismo, como es el caso de los "maleteros" en Cancún y Cozumel, es recomendable reglamentarlos, para evitar demoras, que van en detrimento de la actividad náutica turística, ya que en la búsqueda de protección de sus "intereses", al estar sindicalizados, provocan la cancelación de llegadas de cruceros turísticos a puertos nacionales, si se suscitan conflictos laborales de dicha índole.

Petróleos Mexicanos, conjuntamente con las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, de Turismo y de Patrimonio y Fomento Industrial, deben estudiar la posibilidad de incorporar al Reglamento citado, la forma de otorgar los precios domésticos de combustible a las embarcaciones de bandera extranjera que visitan las "marinas y puertos turísticos", durante los eventos o temporadas turístico-deportivas, mientras permanezcan en aguas nacionales, efectuando la práctica de sus actividades acuático-deportivas y de recreo.

Sin embargo la citada Institución Paraestatal, debe responder a casos de contaminación por sus productos, buscando proteger los recursos marítimos y las aguas interiores del deterioro ecológico, para lo cual se requiera la intervención de la Secretaría de Desarrollo Urbano, y Ecología.

Es decisivo que México inicie su planeación con una marcada - tendencia al tema planteado, para poder atender al turismo -- náutico internacional, a la brevedad posible, y no correr con la misma suerte de países con Italia, Francia y España, que - han resentido el crecimiento explosivo del turismo náutico, - porque no tuvieron el tiempo necesario para hacerlo en su debido momento.

Debe contemplarse en los programas de planeación, el desarrollo integral de la industria del turismo náutico deportivo, - que implica desde la construcción de embarcaciones del tipo - crucero, transbordador, pequeñas embarcaciones de vela y motor, hasta los más diversos productos de vestido, recreativos, como los de pesca y otros de navegación, sin descartar las artes - sanías, que son un prometedor campo de empleo.

Resulta urgente la necesidad de otorgar becas a estudiantes - destacados en turismo, mismas que deben ser propiciadas por - las Secretarías de Turismo, Educación y Cultura, así mismo, - de la de Trabajo y Previsión Social, que además, sirvan de cimientos para la Planeación náutica turística que se requiere.

La experiencia que en este sentido han adquirido algunos países, no se debe desaprovechar.

La arquitectura en general en los puertos turísticos, deberá ser de acuerdo al estado original según la región, ya que el turista cuando viaja, no espera encontrar las instalaciones - a semejanza de las propias. No deben buscarse las malas imitaciones de diseños extranjeros, sino por el contrario, realizar los - proyectos con espíritu nacional, buscando reflejar un ambiente auténtico, típico y acogedor.

Anhelamos un país que cuente con puertos náuticos turísticos, que sean visitados ampliamente como los que existen en Grecia, limpios, urbanizados y organizados, en donde sus habitantes, - sean los primeros beneficiados, atendiendo a un punto de vista de la planificación, que no debe soslayarse.

De acuerdo a los motivos expuestos anteriormente se insiste - en que es necesario la creación de una infraestructura expresa para el turismo náutico internacional, ya que es insuficiente lo que actualmente existe, para aprovechar una demanda potencial de la materia. La creación de marinas es imprescindible para desarrollar en el país dicha práctica, dado que el mercado que se prevé, es ilimitado y su derrama de divisas -- es de gran importancia en la zona en que se desarrolla, así - como la generación de empleos, que evita la migración, pudiéndose mejorar por consecuencia el nivel de vida socio cultural-

y económico del lugar en donde se desarrolla.

De preferencia deberán crearse espacios para alquiler de Yates, más que para residencia permanente de los mismos, por lo menos a corto plazo.

En un país, como México favorecido ampliamente en cuanto a la diversidad de actividades turísticas, de los cuales un porcentaje importante, es el relacionado a los deportes náuticos (Esquí, Buceo, Canotaje, Veleo, Natación, Pesca, Regatas, etc) - no se tiene previsto en ningún documento el índice de desarrollo urbano de las costas y puertos, desde el punto de vista - del tema de estudio, lo cual deberían hacerse cargo el Consejo Nacional de Población, Secretaría de Gobernación o la Secretaría de Educación Pública en coordinación con la Secretaría de Turismo.

El hecho de que las marinas ejercieran autonomía, es decir, - que en ellas se conjugaran las diferentes intervenciones correspondientes a las autoridades involucradas, disminuyendo - con ello las posibilidades de intervenciones arbitrarias, que en ocasiones se presentan complicando Trámites e incomodando al turista, con el consiguiente reflejo negativo en quienes - las padecen, y que es razón para retirarse y no volver en primera instancia, luego a quienes ellos mismos lo comunican en sus lugares de origen, en donde muchas veces su poder de influencia es amplio, restando interés por vernos, perdiendo

de esa forma importantes divisas.

El atractivo de México debe promoverse por lo que ha sido, es y será en sus valores recreativos, históricos y culturales, - en paquetes integrados destinados a segmentos específicos del mercado náutico-turístico internacional como son, la pesca, - buceo, veleo, y el uso de cruceros entre otros.

Las bibliotecas especializadas deberán enriquecer sus acervos, para satisfacer las necesidades de los usuarios, y una especial recomendación para quienes están al frente de módulos informativos para el turismo, que sean personas capacitadas, de tal forma que sea una especialidad dentro de la rama de la enseñanza turística, con miras a que cada uno de los interesados encuentre su fuente de trabajo en cualquiera de los centros turísticos en la República.

Por último, únicamente quiero señalar el mejor deseo de que - el presente trabajo, sea un "grano de arena" más, en este amplísimo campo que es el turismo, solicitando a las autoridades correspondientes, den la importancia que esta actividad - representa, con el fin de que brinden incentivos de capacitación y supervisión de servicios, en todos los niveles y especialidades, a quienes de alguna manera se encuentran en la -- red turística nacional, que cada vez más, favorece la economía, por las perspectivas crecientes de México, en éste ambiente para ser un destino obligado por el turismo internacional.

Por ello, debemos ser capaces de racionalizar de la mejor manera el cuerno de la abundancia que representa México, y su factor exponencial que significa su mar patrimonial, ambos, deberán ser explotados para que los resultados sean igualmente exponenciales en favor del merecido desarrollo a que aspiramos - todos los mexicanos.

#### CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1 ) Cifras estimadas por Eugenio Mac Donald, Director de la -  
Tesis.
- (2) Seminario de turismo, 1er. Semestre de 1986, F.C.P. y S.,  
U.N.A.M.
- (3) Luis Fernández Fuster, "Teoría y Técnica del Turismo", p.  
18.
- (4) Ibidem, p. 19.
- (5) Ibidem, p. 21.
- (6) Rosario Molinero Molinero, "Mitos y realidades del Turismo  
en México", p. 6.
- (7) Ibidem, p. 7.
- (8) Ibidem, p. 8.
- (9) Organización Mundial del Turismo, "Estudio Económico", p.  
6.
- (10) Emanuel de Kadt. "Tourism, Passport to Development?, citado  
en Molinero Molinero Rosario, O.C., p. 3.
- (11) Organización Mundial del Turismo, O.C., p. 129.
- (12) Molinero, O.C., p. 12
- (13) Ibidem, p. 13
- (14) Ibidem, p. 8.

- (15) *Ibíd.*
- (16) *Ibíd.*
- (17) *Ibíd.*, p. 14.
- (18) *Ibíd.*, p. 11
- (19) EXCELSIOR, "El japonés se ha convertido en pocos años en el Turista número uno en todo el mundo", miércoles 11 de marzo de 1981.
- (20) Mario Ojeda, "Alcances y Límites de la Política Exterior de México", p. 91
- (21) SECRETARIA DE TURISMO, "Evolución del mercado naviero y sus requerimientos", ponencia, mimeo, 1982.
- (22) Mariano Araiza Zayas, "La Infraestructura y los Servicios para el turismo Náutico", Ponencia (mimeo no publicado).
- (23) Fernández, p. 324.
- (24) *Ibíd.*, p. 323.
- (25) *Ibíd.*, p.p. 338-345.
- (26) *Ibíd.*
- (27) *Ibíd.*, p.p. 424-428.
- (28) *Ibíd.*,
- (29) Molinero, O.C., p. 78.

- (30) EXCELSIOR "Turismo: prehistoria y futuro I y II", 9 y 10 de octubre, 1980, Sección Editorial.
- (31) EXCELSIOR "Anécdotas y comentarios sobre la época heroica del Turismo", en Fin de Semana, viernes 23 de marzo de 1979, s/p.
- (32) Rodolfo Casparius Robledo, "Turismo ¡La Opción!", p. 95.
- (33) Mario Ojeda, O.C., p. 141.
- (34) Ibidem.
- (35) SECTUR Y FONATUR, "Indicadores Turísticos 1970-1978".
- (36) Ma. Isabel Olalde, Quintanar Hacia un nuevo convenio aéreo -Franco-Mexicano, y su repercusión Turística en México, p.175 1975.
- (37) BANCO DE MEXICO, Examen de la Situación Económica de México, p. 76.
- (38) Ibidem.
- (39) INSTITUTO MEXICANO DE INVESTIGACIONES TURISTICAS (IMIT), Turismo Receptivo, Estadísticas 1976-1982.
- (40) FONATUR, p. 10-11.
- (41) EL FINANCIERO, "Más turistas en el 1er. cuatrimestre de 86 que en todo el 85; vendrán 5.75 millones este año, martes 6 de mayo de 1986", p. 34.

- (42) SECRETARIA DE TURISMO, Reunión Sectorial de Turismo, (mimeo no publicado).
- (43) William Cobb. "Tourism as a positive factor in the Mexican Economy and in Mexican foreign relations; in Mexico and the United States", p. 182.
- (44) FONATUR, Nuevos estímulos fiscales al turismo, p. 2
- (45) Ibidem.
- (46) SECTUR, Programa Nacional de Turismo.
- (47) Guillermo Rossell de la Lama, "Inauguración y mensaje de bienvenida", en 1er. Coloquio, O.C.
- (48) SECTUR, O.C.
- (49) Molinero, O.C., p. 25
- (50) Fernández, O.C., p. 332
- (51) EXCELSIOR, "Obtuvo A.L. en 1984 24 mil millones de dólares por Turismo", mayo 15 de 1985, 1ra. plana Sección "C".
- (52) Ibidem.
- (53) Miguel de la Madrid H. "Plan Nacional de Desarrollo", p. 371
- (54) Ibidem.
- (55) Ibidem, p. 372.
- (56) Ibidem.

- (57) Ibidem, p. 373.
- (58) Ibidem.
- (59) SECTUR, Programa de Turismo Náutico, primera versión, 1982  
(mimeo no publicado).
- (60) Ibidem.
- (61) Casparius, O.C. p. 97
- (62) Ibidem.
- (63) Ibidem, p. 98
- (64) Ibidem.
- (65) EL SOL DE MEXICO, martes 13 de marzo de 1984.
- (66) SECTUR, 1er. Coloquio Internacional de Turismo Náutico,  
s/p.
- (67) Ibidem.
- (68) Ibidem.
- (69) Ibidem.
- (70) Ibidem.
- (71) SECTUR, El Turismo Náutico y El Desarrollo Regional, 1er.  
Coloquio, O.C.

- (72) Cifras estimadas por el autor de la Tesis, en base a datos proporcionados en la Guía Náutica Turística de España, Servicios de Diversificación de Oferta. Sección de Turismo Náutico, Madrid, 1976., Rufz Victor Periodista Deportivo.
- (73) Guía Náutica Turística de España, Servicios de Diversificación de Oferta., Sección de Turismo Náutico, Madrid, 1976.
- (74) SECRETARIA DE MARINA "Diagnóstico de la Infraestructura - Marítimo Turística", P.XIII
- (75) Ibidem.
- (76) Comisión Coordinadora del Desarrollo Turístico del Golfo de California, "Escalera Turístico Marítimo", s/p.
- (77) Ibidem.
- (78) SECRETARIA DE MARINA, O.C., P.III
- (79) Comisión Coordinadora., O.C.
- (80) SECRETARIA DE MARINA, O.C., P.II-38
- (81) Programa Televisivo "24 horas", noviembre de 1984
- (82) Comisión Coordinadora....., O.C.
- (83) Ibidem.

- (84) SECRETARIA DE MARINA, O.C. P. 11
- (85) Comisión Coordinadora . . . . ., O.C.
- (86) SECRETARIA DE MARINA, O.C., P III-12
- (87) Ibidem, P.III.
- (88) Comisión Coordinadora. . . . ., O.C.
- (89) Ibidem.
- (90) Ibidem.
- (91) Ibidem.
- (92) Ibidem.
- (93) Ibidem.
- (94) Ibidem.
- (95) Ibidem.
- (96) Ibidem.
- (97) Revista "Viajero Internacional", junio 1986.
- (98) SECTUR, "Animación de las actividades acuático recreati--vas". 1er. Coloquio Internacional Náutico, (mimeo no publicado).

(99) SECTUR, Programa de Turismo Náutico, O.C.

(100)Ibídem.

(101)Ibídem.

(102)Ibídem.

(103)Ibídem.

(104)Ibídem.

(105)SECTUR, Programa, O.C.

(106)SECTUR El Turismo Náutico y el Desarrollo Regional, 1er -  
Coloquio Internacional de Turismo Náutico, 1982

(107)Ibídem.

(108)Ibídem.

(109)Ibídem.

(110)SECTUR, Programa..... O.C.

(111)FONATUR, Proyectos Náuticos en los Desarrollos Turísticos  
de FONATUR, Dirección de Planeación Económico Urbano, --  
1982 s/p. (mimeo no publicado)

(112)Ibídem.

(113)Ibídem.

(114)Ibídem.

(115)Ib ídem.

(116)Ib ídem.

(117)Ib ídem.

(118)Ib ídem.

(119)Ib ídem.

(120)Ib ídem.

(121)Ib ídem.

(122)Ib ídem.

(123)Ib ídem.

(124)SECTUR, El Turismo Náutico y el Desarrollo Regional, O.C.

(125)Donald E. Lundberg, "El Negocio del Turismo", p. 207

(126)Ib ídem, p. 225

(127)Miguel de la Madrid H., Campaña Presidencial, Décima Primera Etapa, del 7 al 17 de marzo de 1982, p. 205

(128)Ib ídem.

(129)GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA NORTE, Campaña de Consulta Popular del Lic. Miguel de la Madrid H., ponencia.

(130)Ib ídem.

(131)Ibídem.

(132)Ibídem.

(133)Ibídem.

(134)Ibídem.

(135)Jorge González Ortega, "Las Islas Maravillosas de México",  
p.p. 14-15.

(136)COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS, Cuadernos de Documentación, Serie Documentos, No. 4, Secretaria de la Presidencia, 1972, p.9

(137)SECTUR, Programa, O.C.

(138)Ibídem.

(139)Ibídem.

(140)SECTUR, "Los recintos portuarios del Turismo náutico", 1er. Coloquio, O.C.

(141)Ibídem.

(142)Ibídem.

(143)Ibídem.

(144)SECTUR, Asociación Nacional de Operadores de Marinas Turísticas y Puertos Turfsticos, A.C., Ponencia en 1er. Coloquio, O.C.

(145) *Ibidem.*

(146) *Ibidem.*

(147) *Ibidem.*

## BIBLIOGRAFIA.

- Alpestein Berenstein, Raquel, Planificación turística de una zona en el territorio de Baja California Sur: estudio preliminar, México, 1971. Tesis UNAM, FCPS, Lic. en Relaciones Internacionales.
- Balanzario Zamorate, José R., Catálogo de Términos Geográficos, Ed. Pargrín Porrúa, S.A., México.
- Bravo Caño Rodolfo, Gufa del Extranjero. Ed. Porrúa, S.A. México, 1983, p. 309.
- Bryden John M., Tourism and development: a case study of the Commonwealth Caribbean, Cambridge University Press, 1973.
- Cabello Guevara, Luis Francisco, La reglamentación Fluvial -- Internacional (análisis teórico-pragmático), México, 1979.
- Cárcamo Chavarría, Martha Elyde, La competitividad mundial por turismo y la imagen de México en el extranjero a través de la promoción turística, México, 1983, Tesis UNAM, FCPS, -- Lic. en Relaciones Internacionales.
- Casparius Robledo, Rodolfo, Turismo, ¡La opción! México, 1982, IEPES, p. 298.
- Gnavéz Gutiérrez, Eduardo, Los consejos de usuarios del transporte marítimo: organismos necesarios en el comercio exte--

rior de los países, México, 1983, Tesis UNAM, FCPS, Lic. en Relaciones Internacionales.

De la Madrid Hurtado, Miguel, Plan Nacional de Desarrollo --- 1983-1988, México, 1983.

Donald E. Lundberg, El Negocio del turismo, Ed. Diana, México 1977.

Epperson, Arlin, Private and Commercial recreation, New York, J. Wiley, 1977.

Fernández Fuster, Luis. Teoría y Técnica del Turismo, Madrid, 1967, Tom. I y II.

González A. Alpuche, Rafael, Temática y legislación turísticas, Asoc. Nal. de Abogados, México, 1978.

Hernández Nórzagaray, Juan Ernesto, Política de estado y trans nacionalización del turismo: el caso de los servicios turísticos en Mazatlán, México, 1983, Tesis UNAM, FCPS, Lic. en Sociología.

Herrerías A. Una visión al futuro turístico y otros ensayos, Consejo Nacional de Turismo, México 1969, p. 121.

Mac Donald Escobedo, E. Turismo: Una recapitulación, histo -  
riográfica de conceptos pronunciados por gobernantes mexica-  
nos desde 1923. México, 1981, p. 250

Mac Donald Escobedo, E. Una aproximación al conocimiento turís-  
tico, Ed. UNAM, 1970, p. 250

Molinero Molinero, Rosario Asela, Mitos y realidades del turis-  
mo en México (1976-1981), El Colegio de México, 1982 Tesis  
Lic. en Relaciones Internacionales.

Olade Quintanar Ma. Isabel, Hacia un nuevo convenio aéreo ----  
Franco-Mexicano y su repercusión turística en México, Méxi-  
co, 1983, Tesis, UNAM; FCPS, Lic. en Relaciones Internacio-  
nales, p. 175.

Sánchez Bedolla, Martha Eugenia, La empresa naviera Multinacio-  
nal del Caribe, México, 1979, Tesis UNAM, FCPS, Lic. en Re-  
laciones Internacionales.

Santander García, Félix J. Incidencia del pago de los fletes.  
marítimos en la balanza de pagos de México y su importancia  
en la economía, México, 1976, Tesis UNAM, FCPS, p. 187.

Siqueiros Valdéz, Ma. del Pilar, El transporte intermodal y -  
los servicios portuarios en México, México, 1976, Tesis --  
UNAM, FCPS.

## DOCUMENTOS

Animación de las actividades acuático recreativas, 1er. Coloquio Internacional de Turismo Náutico, Celebrado en Cancún, Q. Roo. en Agosto de 1982 (mimeo no publicado).

Diagnóstico de la Infraestructura Marítimo Turfstica Baja California, Sonora y Sinaloa, Secretaría de Marina-México - sult. 1974.

El turismo náutico y el desarrollo regional, 1er. Coloquio Internacional de Turismo Náutico, Celebrado en Cancún, Q. Roo. en Agosto de 1982 (mimeo no publicado).

Escalera Turfstico-Marftima, Comisión Coordinadora del Desarrollo Turfstico del Golfo de California.

Estadísticas del turismo receptivo 1976-1982, Instituto Mexicano de Investigaciones Turfsticas.

Estudios Turfsticos, Ministerio de información y turismo, Ed. - Inst. de Est. Turfsticos, -Madrid 1973, No. 39.

Evolución del mercado naviero y sus requerimientos, 1er. Coloquio Internacional de Turismo Náutico, Celebrado en Cancún, Q. Roo. en Agosto de 1982 (mimeo no publicado).

La infraestructura y los servicios para el turismo náutico,--  
1er. Coloquio Internacional de Turismo Náutico, Celebrado  
en Cancún, Q. Roo. en Agosto de 1982 (mimeo no publicado).

Ley Federal de Turismo, Ed. PAC. p. 23

Operación de cruceros turísticos, 1er. Coloquio Internacional-  
de Turismo Náutico, Celebrado en Cancún, Q. Roo, en Agosto  
de 1982 (mimeo no publicado).

Perspectiva e impacto económico del turismo náutico, 1er. Colo-  
quio Internacional de Turismo Náutico, Celebrado en Cancún,  
Q.Roo. En Agosto de 1982 (mimeo no publicado).

Promoción y organización de las actividades acuático-recreati-  
vas, 1er. Coloquio Internacional de Turismo Náutico, Cele-  
brado en Cancún, Q. Roo. En Agosto de 1982 (mimeo no publi-  
cado).

Proyectos náuticos en los desarrollos turísticos de FONATUR, -  
Fideicomiso del Sector Turismo en Nacional Financiera, S.A.  
Dirección de Planeación Económica-Urbana; México, Agosto -  
1982.

## REVISTAS

"Boletín informativo sobre transporte marítimo, SCT Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Vol. II. Nos. 2, 3, 4 y 5, México 1982.

"Convenios Internacionales sobre Transporte Marítimo suscritos por México", S.C.T. Comisión Nacional de Fletes Marítimos, - México, 1980, Tomos I y II, Talleres Gráficos de la Nación.

"Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras", S.C.T., Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Talleres Gráficos de la Nación.

"La Industria Turística, alternativa para solventar la deuda externa del país", Mac. Donald E. Gaceta UNAM, México 1983. p. 14.

"Los Contratos de Fletamento" . S.C.T. Comisión Nacional de Fletes Marítimos, México, 1981, Talleres Gráficos de la Nación.

"Mar y Tierra", Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, No. 1, México, 1977, Talleres Gráficos de la Nación, p. 45.

"Viajero Internacional", México, junio, 1986.

#### HEMEROGRAFIA.

1. "Anécdotas y comentarios sobre la época heroica del Turismo", Excelsior, marzo 23 de 1979, p. s/n fin de semana.
2. "Cambio Estructural al Sector Turismo", Excelsior, marzo 13 de 1986, 1ra. plana.
3. "Casi Virgenes 55 Islas del Mar de Cortés", El Nacional, - mayo 9 de 1986, 2a. Sección.
4. "Crece el Desarrollo Turístico en Chetumal, y con Ello, la Invasión de Playas Para uso Comercial", Excelsior, marzo 30 de 1986.
5. "De Estrabu, Gilberto "México está en peligro de quedar fuera del mercado turístico", Excelsior, marzo 24 de 1984, p. 4-A.
6. "El Japonés se ha convertido en pocos años en el turista - número uno en todo el mundo", Excelsior, marzo 11 de --- 1981, p. 4 y 5B.
7. "En vigor, el Reglamento Para los Operadores de Marinas Turísticas", El Financiero, junio 19 de 1986 p. 5.
8. "Falta de Infraestructura y Altos Costos en los Puertos", El Financiero, mayo 15 de 1986, p. 24

9. Franco, J.A. "México encabeza la captación mundial del turismo", El Día, México, julio 20 de 1983. p. 16.
10. "Frena el desarrollo turístico la falta de apoyos fiscales", El Universal, abril 27 de 1986, p. 17.
11. "Fue clausurada la Semana de la Juventud y el mar", Excelsior, abril 27 de 1986, p. 36-A.
12. "Invertirá en Turismo 119 millones de Dls. el Estado Español entre 1985-87", Excelsior, marzo 6 de 1985, sección "C".
13. "Mas Turistas en el primer cuatrimestre de 86, que en todo el 85; vendrán 5.75 millones este año", El Financiero, mayo 5 de 1986, p. 34.
14. "México pide al BID créditos por 265 millones de dólares", Uno más Uno, enero 16 de 1984, p. 8.
15. "Se dará protección a las especies deportivas, dijo Ojeda Paullada", Excelsior, agosto 7 de 1984, p. 36-A.
16. "Se busca apoyar y promover la pesca deportiva", El Sol de México, marzo 13 de 1984.
17. "Turismo: prehistoria y futuro I y II", Excelsior, octubre 9 y 10 de 1980, p. Editorial.

**APENDICE I**

**PROGRAMA NACIONAL DE TURISMO**

**1984 - 1988**

## INTRODUCCION

El turismo ha registrado, mundial y nacionalmente, destacados índices de crecimiento en las últimas décadas y en nuestro ámbito constituye un factor de extraordinario dinamismo para el desarrollo económico y social, por su capacidad para generar empleos, captar divisas, contribuir al desarrollo regional, -- fortalecer la identidad nacional, difundir los valores culturales y estimular a otros sectores de la actividad económica.

### ANTECEDENTES Y AVANCES DE LA ACTIVIDAD

Los datos más relevantes de la evolución del turismo en el país, entre 1970 y 1983, indican que:

- ° Su contribución al producto interno bruto osciló entre el 3 y el 3.5% anual, con una tasa media anual de crecimiento de 6.4% ligeramente superior a la del P.I.B.
- ° El empleo directo e indirecto aumentó de 853 mil personas a 1.7 millones.
- ° Los ingresos de divisas por turismo receptivo aumentaron de 415 millones de dólares a 1.625 millones.
- ° Los saldos favorables de la balanza turística pasaron de 224 millones de dólares a 1,184 millones.

- ° Su aportación a la balanza de mercancías y servicios fluctuó entre 10 y 13% de la cuenta corriente, excluyendo las exportaciones petroleras.
- ° El número de visitantes extranjeros se incrementó de 2.3 millones hasta poco más de 4.7 millones.
- ° Los viajes de mexicanos al exterior, pasaron de 1.2 millones en 1970 a casi 4 millones de 1981, y su gasto creció de 191 millones de dólares a 1,600 millones.
- ° Como consecuencia del programa de reordenación económica, a partir de 1982 y durante 1983, se redujo este número a 2 millones de personas y su gasto a 441 millones de dólares, en este último año.

Al reducir el diferencial de precios de México con el exterior, se observa un nuevo repunte en el turismo egresivo, durante el año en curso.

- ° El turismo nacional que se aloja en hoteles creció hasta alcanzar 22.6 millones de personas en 1983.

La gran movilidad de los mexicanos dentro del país se confirma por los pasajeros transportados en 1983: 22 millones por ferrocarril, 1.3 millones en transbordadores, 16 millones -- por vía aérea y 1,400 millones en autotransporte federal que en una gran proporción no demandó servicios de hospedaje.

Durante 1983, se registraron cerca de 50 millones de personas usuarias de instalaciones recreativas y balnearios, y 19 millones visitaron monumentos históricos, zonas arqueológicas, parques nacionales y museos.

Cabe aclarar que el deterioro acumulado del ingreso disponible para la recreación, ha restringido y reorientado sus demandas de servicios turísticos a otros más accesibles, durante los últimos meses.

- ° El movimiento fronterizo se estima en 60 millones de cruces de personas, con un saldo favorable de 170 millones en 1983.
- ° La oferta de alojamiento pasó de 132 mil habitaciones en 1970 a 263 mil en 1983. Los hoteles de clase económica, una, dos y tres estrellas constituyen el 70% de esta cifra, en tanto que los de cuatro y cinco estrellas y gran turismo, el 30%.

De 1974 a 1983, FONATUR otorgó 1,336 créditos con un monto total de 43,921 millones de pesos, generando una inversión adicional de los sectores privado y social estimada en 83,000 millones de pesos, para 73,917 cuartos nuevos y remodelar 10,133 cuartos, lo que representó financiar el 84% de los construidos en el país, en este período.

- ° En escasos diez años, FONATUR y un grupo de Fideicomisos del Sector han creado nuevos centros turísticos en zonas poco - -

pobladas de menor desarrollo relativo económico y social: - Cancun, Cozumel y el corredor Zihuatanejo Loreto, Los Cabos y Ciudad Recreo La Paz en B.C.S. y Puerto Escondido en Oax.

° En 23 destinos localizados en playas y ciudades de tradicional interés turístico, se recibieron durante 1983, 13 millones de personas, aproximadamente la mitad del total de los registrados en hoteles, correspondiendo el 67% de ellos a turistas nacionales y el 33% a extranjeros.

#### OBJETIVOS.

Con el propósito de lograr que la oferta de servicios turísticos tenga un crecimiento dinámico y sostenido, a mediano y largo plazo, sea redituable para quienes los prestan y satisfactorio para los usuarios, en el Programa se establecen dos grandes objetivos generales:

° Consolidar el papel estratégico del turismo en el desarrollo integral, del país, a través del fortalecimiento y creación de instalaciones y servicios turísticos, que demanden un mayor contenido de mano de obra y propicien un desarrollo regional equilibrado, lo que permitirá generar empleos en forma creciente y aumentar la captación de divisas así como su retención.

- Hacer del turismo una experiencia creativa que difunda los valores y cultura de México, por el conocimiento de atractivos naturales y manifestaciones culturales y la ampliación de las oportunidades de recreación de los diversos segmentos socioeconómicos del país.

Los objetivos específicos que derivan de ellos se dirigen a:

- Consolidar los centros turísticos existentes, a través de mejorar, diversificar y ampliar la planta turística; promover se dote a los centros de infraestructura de servicios públicos y apoyar sistemas de comunicación y abasto.
- Fomentar la afluencia de turismo nacional y del exterior, por la reordenación de los instrumentos y sistemas de comercialización, promoción y difusión de los atractivos e instalaciones, para propiciar una distribución equilibrada, en tiempo y espacio, de las corrientes turísticas.
- Fortalecer las funciones de coordinación del sector, vía la adecuación y concordancia del marco normativo; la desconcentración y descentralización de la administración pública turística y la coordinación con dependencias y entidades federales, estatales y municipales.
- Elevar la racionalidad y eficiencia en la prestación de servicios turísticos, mediante la integración de la oferta, la capacitación de los recursos humanos, el aprovechamiento

to programado de su potencial y el desarrollo del nivel - competitivo.

## ESTRATEGIA SECTORIAL

La estrategia sectorial, plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo, cuyos puntos básicos son: dar uso intensivo y eficiente a la capacidad instalada, mantener la competitividad internacional de la oferta, asignar en forma óptima los recursos financieros e impulsar el desarrollo y promoción del sector, se amplía y profundiza en este Programa, con sus correspondientes líneas de acción específicas, que se dirigen a:

- ° Integrar la oferta, a través de fomentar y promover su ampliación y diversificación selectiva y elevar la calidad de los servicios.
- ° Diversificar y consolidar el turismo de internación, mediante el diseño, elaboración y ejecución de campañas de promoción y publicidad dirigidas a mercados y segmentos específicos.
- ° Fortalecer el turismo social y el interno, organizando la oferta de instalaciones recreativas en paquetes y recorridos a precios moderados, mediante acciones coordinadas y concertadas con los sectores público, social y privado.

- ° Orientar la inversión pública a integrar la infraestructura en los destinos estratégicos; realizar inversiones de apoyo, para el despegue de los centros turísticos integralmente -- planeados y alentar la concurrencia de los sectores público, social y privado.

En el capítulo regional de la estrategia se diferencian siete regiones: Frontera Norte, Mar de Cortés, Sureste, Centro, Costa del Pacifico, Costa del Golfo y Centro Norte, y sus líneas de acción se orientan a:

- ° Disminuir los desequilibrios entre las regiones y al aprovechamiento racional de su particular potencia.
- ° Consolidar sus estructuras turísticas y promover su desarrollo urbano.

La congruencia intersectorial prevé acciones que deben coordinarse con casi todas las dependencias de la Administración Pública Federal, cuyos propósitos y líneas de acción responden a sus prioridades sectoriales y reflejan la multiplicidad de cruces que se dan en el turismo. Entre ellas destacan las relacionadas con las Secretarías de:

- ° Comunicaciones y Transportes, en lo referente al transporte aéreo; terrestre y marítimo.

- Desarrollo Urbano y Ecología, en lo relativo a infraestructura y servicios, planeación urbana y preservación ecológica en los centros turísticos.
- Gobernación, las dirigidas a facilitar los trámites migratorios.
- Hacienda y Crédito Público, sobre política crediticia y --fiscal, facilitación aduanera y estímulos a inversiones.
- Educación pública y la del Trabajo y Previsión Social, para la formación y capacitación de recursos humanos.
- Pesca, para la facilitación y promoción de actividades de -acuafición y pesca deportiva.
- Con los gobiernos de las entidades federativas, con base al Convenio Único de Desarrollo, se determinan las funciones y programas de trabajo que por su naturaleza puedan ser ejercidos por ellos y los Municipios para transferirselos - en forma gradual y ordenada, de acuerdo a su capacidad para asumirlos.
- La Secretaría de Turismo y sus entidades sectorizadas, a través de órganos desconcentrados, darán apoyo y complemento al esfuerzo de descentralización, para garantizar la u-

nidad de criterios normativos, de control y evaluatorios, - así como acercar las facultades decisionarias a los centros turísticos, en beneficio de usuarios y prestadores de servicios.

#### METAS PARA 1988.

Las estrategias y líneas de acción descritas, permiten prever el logro de las siguientes metas para 1988:

- ° Mantener la tasa de crecimiento del Sector por lo menos igual a la del P.I.B.
- ° Generar 232 mil nuevos empleos permanentes directos e indirectos.
- ° Captar seis millones de dólares en los ingresos por turismo y que la balanza turística sea positiva en 1,500 millones.
- ° Incrementar hasta 26.6 millones de personas, el número de los viajeros nacionales que se hospeden en hoteles.
- ° Elevar los niveles de ocupación registrados por la oferta de hospedaje, a partir de 1985.
- ° Apoyar financieramente la construcción de 33,400 unidades

de alojamiento.

- Invertir 102,500 millones de pesos en infraestructura y equi  
pamiento en los centros integralmente planeados de Cancún,  
Ixtapa-Zihuatanejo, Loreto, Los Cabos, Puerto Escondido y -  
Huatulco, e inducir una inversión privada y social de 300 -  
millones de pesos a valores actuales.
  
- Iniciar y consolidar la primera etapa del nuevo centro tu--  
rístico integral "Bahías de Huatulco" en Oaxaca con una in-  
versión federal de 25,400 millones de pesos. Las previsio-  
nes para fines de 1988, indican que este proyecto contará  
con 1,300 cuartos de hotel, una población permanente de ---  
13,000 habitantes y lo visitarán 145,000 turistas.
  
- Capacitar 60,000 personas de niveles básico y medio, via --  
brigadas móviles. Al propio tiempo se establecen compromi-  
sos no mesurables de:
  
- Integrar y articular los sistemas de información, orienta-  
ción y auxilio al turista;
  
- Formar conciencia sobre la importancia de la actitud ciuda-  
dana para el incremento de un turismo repetitivo, así como  
en la protección de los ecosistemas de los destinos recrea-  
tivos.
  
- Desarrollar campañas que eleven la ocupación de la planta

turística, en los meses de menor afluencia;

- ° Consolidar nuevas corrientes internas hacia sitios de gran atractivo hasta ahora poco visitados;
- ° Diversificar los orígenes y segmentos de los flujos turísticos del exterior.
- ° Perfeccionar los sistemas de difusión interna y externa de los atractivos turísticos nacionales;
- ° Alentar la integración de ofertas diferenciadas acordes con las posibilidades de recreación de mayorías;
- ° Diseñar y establecer el sistema nacional de Administración Pública del Turismo;
- ° Promover el mejoramiento de la infraestructura y servicios en los centros turísticos estratégicos del país, incluidos los fronterizos, que se determinen en coordinación y concertación con entidades federativas y sectores social y privado.
- ° Consolidar la capacitación de la fuerza de trabajo del sector y el desarrollo de los servicios educativos que forman sus recursos humanos.

## SECTOR PARAESTATAL TURISTICO

Las acciones de la Entidades Públicas sectorizadas son fundamentales para la instrumentación de la estrategia y el logro de -- las metas propuestas en el Programa Nacional de Turismo 1984- - 1988.

Los Fideicomisos Fondo Nacional de Fomento al Turismo, "Caleta de Xel-Ha y del Caribe", "Bahía de Zihuatanejo", "Ciudad Turística y Portuaria Cabo San Lucas", "San José del Cabo", "Loreto" y "Ciudad Recreio La Paz". consolidarán los centros turísticos integrales en proceso y apoyarán los estratégicos.

FONATUR dinamizará el apoyo a las inversiones productivas, conforme a sus nuevas reglas de operación que prevén: tasas de interés preferenciales, menores entre 15 y 3 puntos, al C.P.P., - con mayor beneficio a instalaciones modestas; métodos de amortización acordes con la generación y disponibilidad de fondos de las nuevas empresas y; diversificación del apoyo financiero a - condominios y empresas de tiempo compartido con operación hotelera, restaurantes de calidad turística, marinas y muelles, campamentos, paradores de casa rodantes, albergues, balnearios y - centros recreativos y vacacionales.

Este programa canalizará apoyos financieros de FONATUR para instalaciones dirigidas al turismo social o de ingresos reducidos, por conducto de fondos u organismos constituidos por los gobier

nos estatales.

La operación de servicios turísticos se continuará por conducto de Nacional Hotelera, S.A. filiales y sub sidiarias, para -- mantener ofertas supletorias adecuadas en destinos estratégicos vigilando el incremento constante de su productividad global y el monitoreo del mercado.

Las entidades sectorizadas aplicarán rigurosamente los postulados del Programa Nacional de Empresa Pública, conforme a las - peculiaridades institucionales y del sector, para lograr el máx- imo beneficio económico-social, acelerando los procesos de mo- dernización administrativa, control del gasto, eficiencia ope- rativa y racionalidad del conjunto.

APENDICE II

EN CUMPLIMIENTO DE LAS INSTRUCCIONES DADAS POR EL  
C. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, LIC. MIGUEL DE LA  
MADRID HURTADO, EN SU MENSAJE A LA NACION EL 21  
DE FEBRERO PASADO, SE ANUNCIA EL:

"PROGRAMA DE ACCION INMEDIATA  
PARA FOMENTO DEL TURISMO"

SECRETARIA DE TURISMO.

## INTRODUCCION

Las condiciones económicas vigentes, así como las expectativas sobre su evolución, requieren la adopción de un conjunto de medidas que se integren en un programa de acción inmediata, con objeto de dinamizar la actividad turística en el corto plazo.

En este sentido, las acciones que permitan una mayor y -- más adecuada explotación de la capacidad turística del país, -- redundarán en su beneficio, ya que esta actividad, que desarrollan en buena medida los sectores social y privado, representa una vía ágil para la captación de divisas, su operación es intensiva en mano de obra, genera un efecto multiplicador-- importante en otras ramas económicas y significa una alternativa de desarrollo regional.

Debido a la amplia interrelación de este sector con otras actividades, este programa presenta un conjunto de acciones, -- que atañen a las atribuciones de otros sectores de la Administración Pública Federal, así como al ámbito soberano y autónomo de los gobiernos estatales y municipales.

Algunas de las medidas y acciones que se presentan a continuación, responden a planteamientos enunciados en ocasiones anteriores. Sin embargo, se considera urgente su implantación ante la situación coyuntural de nuestra economía, y el-

imperativo de orientar el desarrollo del país, vinculándolo más sanamente a la economía internacional, de manera diversificada y competitiva, sin perjuicio de continuar en el cumplimiento de los programas y acciones normales del Sector.

Los avances que se logren en este Programa, son el principio de cambios estructurales en elementos que concurren al más vigoroso desarrollo del turismo, por lo que habrán de complementarse con acciones progresivas, que serán anunciadas en su oportunidad.

#### IMPORTANCIA DEL TURISMO

Durante los tres primeros años de la presente Administración, 13.6 millones de turistas extranjeros se internaron al país, flujo sin precedente en la historia de México.

El ingreso total de divisas, incluyendo al turismo fronterizo, ascendió a cerca de 8,936 millones de dólares, equivalentes al 9.8% del total de los ingresos de la cuenta corriente de la balanza de pagos y al 20.2% de ingresos por exportaciones no petroleras.

La operación del sector turístico presenta una alta integración nacional, pues su contenido de importación es menor - al 5%, lo que resalta la importancia de los ingresos de divisas que genera.

Dentro del producto interno bruto, se estima que participa con un 5.6% del total nacional, y el índice derivado de la matriz de insumo-producto, señala que su capacidad multiplicadora de actividad, es de 5.1 veces.

Respecto al turismo doméstico, se calcula que aproximadamente 22 millones de nacionales demandan alojamiento anualmente dentro del país, a pesar de las condiciones económicas actuales.

En términos de empleo, el sector generó ocupación directa e indirecta para aproximadamente 1.7 millones de personas, en 1985.

En lo relativo a inversión, su participación es considerable. Por ejemplo, los créditos otorgados por FONATUR, generaron una inversión directa equivalente al 1.2% del total nacional.

La participación de México en el mercado internacional turístico, al igual que en el resto del mundo, está determinada preponderantemente por factores como la distancia, el costo y el motivo del viaje.

Al considerar estos factores, que hacen al mercado turístico internacional dependiente básicamente de flujos intraregionales, se aprecia correctamente que la participación de Mé

la Secretaría de Turismo y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que a continuación se señalan:

## I) TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

### 1. Tarifas Promocionales.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes instruirá a las líneas aéreas nacionales y promoverá, conjuntamente con la Secretaría de Turismo, ante las líneas aéreas extranjeras, la aplicación más amplia de tarifas y paquetes promocionales en rutas internacionales hacia México. La disminución tarifaria, será entre el 20 y el 40% a partir del 16 de abril de --- 1986.

Por su parte, la Secretaría de Turismo promoverá ante la hotelería nacional y otros prestadores de servicios turísticos, la incorporación de ofertas adicionales a los descuentos ya previstos, para entrar en vigor, a partir del 16 de abril.

### 2. Vuelos de Fletamento.

Dado que el movimiento turístico internacional se está -- realizando, en buena medida, a través de vuelos de fletamento, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ampliará las facilidades para el otorgamiento de permisos para este tipo de operaciones, mediante las siguientes acciones:

- a) Se publicará, en un plazo no mayor de 30 días, un conjunto de reglas para la tramitación ágil y expedita de dichos permisos.
  
- b) Se autorizarán vuelos de fletamento bajo reglas de carácter técnico y de seguridad aeronáutica, y atendiendo a condiciones de mercado. Se establecerán mecanismos automáticos para la pronta atención de las solicitudes, que deberán resolverse en un término no mayor de 15 días hábiles.

### 3. Mercado Europeo.

Para incrementar las corrientes turísticas europeas, se permitirá a las líneas aéreas que lo soliciten, según las condiciones del mercado, aumentar frecuencias y eliminar restricciones de capacidad de pasajeros. Los horarios de las nuevas operaciones que se autoricen a las líneas aéreas extranjeras, no coincidirán con los de los vuelos regulares de las líneas aéreas nacionales.

### 4. Mercado canadiense.

Con el propósito de aumentar los flujos turísticos originados en el mercado canadiense, se promoverá el incremento del servicio de tráfico aéreo regular a México.

## 5. Mercado norteamericano.

Se aprovecharán plenamente las posibilidades que ofrece - el cuadro de rutas del convenio bilateral aéreo con los Estados Unidos de América. Al efecto, recientemente han sido autorizados los vuelos Atlanta-México que en breve iniciará -- Aeroméxico, y Washington-Baltimore-México que operará Mexicana de Aviación.

## 6. Consolidación de Rutas.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, atenderá - especialmente las solicitudes de consolidación de rutas, de acuerdo con los convenios bilaterales existentes.

## 7. Apoyos aéreos adicionales a centros turísticos y establecimiento de servicios aéreos a nuevos destinos.

Se incrementarán los vuelos a los destinos turísticos con capacidad de alojamiento ociosa y se promoverá la operación - de las rutas incluidas en los convenios bilaterales vigentes, ampliándose esta promoción a la comunicación de ciudades no - contempladas en ellos.

## II) TRANSPORTE AEREO DOMESTICO.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secre-

tarifa de Turismo, las líneas aéreas nacionales y los prestadores de servicios turísticos, promoverán la aplicación de tarifas preferenciales para la integración de paquetes hacia destinos turísticos en el país, con reducciones de un 20 a un -- 40% en beneficio del turismo nacional. Estas tarifas, entrarán en vigor a partir del próximo 16 de abril.

### III) TRANSPORTE TERRESTRE.

Resulta indispensable revitalizar el turismo que acude - a nuestro país por vía terrestre, mediante las siguientes acciones:

1) Se inició el programa nacional de estaciones de servicio-especiales (PRONAGE), puesto en marcha por PEMEX, que permite el abastecimiento de gasolina sin plomo, en estaciones ubicadas estratégicamente en las principales carreteras de tránsito turístico en todo el país. Tales estaciones contarán con señalización especial y con servicios complementarios para el turismo, como la venta de alimentos y artesanías, así como -- servicios de hospedaje.

Paralelamente se reforzará la distribución de gas L.P. para los servicios complementarios de los transportes de turistas, tipo remolque, que circulen por el país.

2) A partir del próximo verano, se iniciará la operación de -

un servicio ferroviario turístico en la ruta Los Mochis-Chihuahua, por el convoy de 8 vagones, adquirido por un grupo de inversionistas mexicanos a iniciativa de la Secretaría de Turismo. Con base en esta experiencia, se promoverá el establecimiento de nuevas rutas ferroviarias con potencial turístico para realizar proyectos semejantes.

3) El transporte terrestre entre los aeropuertos y las ciudades turísticas está sujeto a una revisión a fondo, por parte de los prestadores de este servicio y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de que se adecúe el número de asientos disponibles en los vehículos en operación, con el número de pasajeros que arriban por la vía aérea, y que en -- ciertas horas superan a la oferta.

#### IV) TRANSPORTACION MARITIMA.

1) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes en coordinación con la de Turismo, promoverá la adecuación de disposiciones legales y reglamentarias en materia de navegación marítima, operación portuaria y construcción de instalaciones náuticas, que faciliten a los propietarios o poseedores de embarcaciones y a los operadores de marinas turísticas, la práctica de la actividad deportiva y recreativa y la prestación de los servicios turísticos de apoyo.

Se establecerán asimismo, medidas de facilitación del ser

vicio turístico en yates de bandera extranjera, para actividades recreativas y deportivas.

2) Las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Turismo, promoverán un sistema de transportación marítima por medio de transbordadores, que asegure un servicio eficiente al turismo nacional y extranjero.

3) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el transcurso del año, tendrá en operación la totalidad de los transbordadores y adquirirá dos embarcaciones que se incorporarán a la flota del Pacífico en septiembre.

4) Se promoverá con navieros y consignatarios el incremento en el flujo de barcos turísticos hacia México, mediante el aumento de frecuencias y apertura de nuevas rutas.

5) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes destinará 2,175 millones de pesos en 1986 al mejoramiento de la infraestructura en zonas operacionales en Ensenada, Los Cabos, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo, Acapulco, Cozumel y Cancún, puertos en los que actualmente operan los cruceros turísticos.

#### V) SERVICIOS DE APOYO.

La Secretaría de Turismo promoverá entre los prestadores-

de servicios turísticos, (agencias de viaje y hotelería) y líneas aéreas, la utilización del sistema de tele-reservaciones que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, está implantando a través de un organismo desconcentrado.

#### MEDIDAS FISCALES.

La Legislación Fiscal vigente contiene diversas disposiciones que inciden, directa e indirectamente, en los precios de los bienes y servicios del sector turismo, por lo que es necesario buscar alternativas fiscales que sirvan de incentivo a la actividad, para lograr una mayor y mejor participación de quienes intervienen en ella.

#### 1. Ley Aduanera y Ley del Registro Federal de Vehículos.

- a) La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la opinión de la Secretaría de Turismo, publicará en un plazo que no excederá de 30 días, las reglas necesarias para facilitar la importación temporal o definitiva de materiales y equipo necesario para la celebración de ferias, convenciones y exposiciones en nuestro país.
- b) En el mismo lapso, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, expedirá las normas que establezcan las características de las embarcaciones recreativas y deporti-

vas, así como los procedimientos aplicables, para que los residentes en el extranjero puedan acogerse al beneficio de importación temporal por cinco años, que -- aprobó recientemente el H. Congreso de la Unión.

c) Igualmente, hará públicos los requisitos exigibles para que se constituyan recintos fiscalizados en las marinas turísticas.

## 2. Derechos de Uso de Aeropuerto.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, revisará la cuota vigente del Derecho de Uso de Aeropuerto (DUA), con el propósito de ajustarla a niveles competitivos, con las tarifas semejantes aplicadas en los principales países receptores de turismo.

## 3. Otras Disposiciones Fiscales.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la opinión de la Secretaría de Turismo, analizará la posibilidad de proponer modificaciones en las leyes del Impuesto sobre la -- Renta, y del Impuesto sobre Adquisición de Inmuebles, tendientes a estimular las acciones de inversión en el sector turístico.

Igualmente, se examinará la posibilidad de instrumentar --

modificaciones en la Ley del Impuesto al Valor Agregado y a -  
la Ley Federal de Derechos, que alienten la actividad turística  
ca, en sus diversas modalidades.

#### MEDIDAS FINANCIERAS Y CREDITICIAS.

La inversión tanto privada como pública en el sector turístico, ha mostrado un comportamiento dinámico, particularmente en los dos últimos años. El apoyo brindado por el gobierno federal, a través de FONATUR, ha resultado fundamental al financiar más del 85% de las adiciones a la capacidad hotelera del - país.

Sin embargo, es necesario mejorar y ampliar los esquemas - de financiamiento vigentes, a través de las siguientes acciones:

1. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Turismo. coordinarán las acciones de inversión directa que realiza la banca nacionalizada, con objeto de -- orientar de mejor forma los recursos hacia destinos turísticos con insuficiencia de oferta.

Por otra parte, se promoverá que las sociedades nacionales de crédito, cubran con recursos propios el financiamiento de proyectos de gran magnitud, en operaciones sindicadas.

2. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público con la opinión de la de Turismo, diseñará mecanismos de financiamiento, que amplíen las disposiciones en materia de instrumentos de participación en capital y de crédito, que se darán a conocer en un plazo de 30 días.

#### MEDIDAS DE INVERSION EXTRANJERA.

Con objeto de promover la inversión extranjera directa dentro del sector, de acuerdo a lo previsto en la Ley de la materia, las Secretarías de Comercio y Fomento Industrial, de Ha-cienda y Crédito Público y de Turismo, establecerán un mecanismo financiero ágil, que permita a los extranjeros adquirir condominios hoteleros en México, en términos y condiciones símilares a los vigentes en otros países, que será anunciado en un plazo de 30 días.

#### MEDIDAS DE DESARROLLO EN CENTROS TURISTICOS.

La Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, con la participación que corresponda a la de Turismo, propondrá las adecuciones al marco normativo que regula la Zona Federal Marítimo Terrestre, de manera que aliente su uso apropiado, así como el de los terrenos colindantes y estimule la inversión productiva, brindándole al inversionista la seguridad necesaria, para un aprovechamiento racional e intensivo de los recursos na

turales de vocación turística.

#### MODERNIZACION ADMINISTRATIVA.

La imagen turística del país está dada no sólo por los --- atractivos naturales, culturales o turísticos, sino por todas - las personas que tienen interacción con el visitante, especial- mente los servidores públicos, por lo que:

1. Se mejorarán substancialmente los servicios migratorios, -- aduanales, aeroportuarios y de terminales marítimas al:
  - a) Continuar con la depuración activa de los malos elemen- tos.
  - b) Contar con la asignación suficiente de personal de --- acuerdo a la estacionalidad: y horarios que demanden -- los flujos turísticos.
2. Se disminuirán e institucionalizarán las revisiones en ca- rreteras por distintas autoridades.

#### COMERCIALIZACION TURISTICA.

La planta turística nacional mantiene actualmente una posi- ción competitiva en términos de paridad monetaria, cuenta con -

capacidad instalada ociosa y registra un comportamiento relativamente dinámico en las inversiones, dadas las expectativas futuras. Por otro lado, participa en un mercado altamente competitivo a nivel internacional.

En este escenario, es indispensable reforzar ampliamente -- los esfuerzos de promoción, publicidad y comercialización de la oferta turística, bajo el siguiente esquema:

1. Mantener la asignación presupuestal federal en términos de dólares, con objeto de no disminuir el impacto del Plan Promocional para 1986.
2. Intensificar las acciones coordinadas de promoción y publicidad con las líneas aéreas nacionales y otros servicios de transportación, así como con los prestadores de servicio -- privados, en las campañas que realiza la Secretaría de Turismo a través de los distintos medios de comunicación, --- principalmente prensa, con el objeto de lograr un mayor impacto y una mayor eficiencia de los recursos individualmente invertidos.
3. Concertar los convenios necesarios con los Gobiernos Estatales y Municipales, así como los prestadores de servicios locales, a efecto de generar recursos adicionales que propicien una mayor eficacia y penetración en la promoción de -- destinos específicos, como complemento de los programas que

desarrolla el Gobierno Federal.

4. Actualizar los sistemas de información turística en el exterior, tanto para los operadores de viajes, como para los consumidores. Para ello, se establecerán dos sistemas de información computarizada:
  - a) El dirigido principalmente a los operadores de viajes y prestadores de servicios turísticos, se apoya en sistemas electrónicos comerciales, ya en operación, que serán alimentados con información turística sobre México.
  - b) El que se denominará "Centro de Información México", contendrá información turística organizada de manera enciclopédica, y permitirá a cualquier persona obtener directamente y sin costo, mediante un sistema telefónico conocido como "Línea 800", la información que desee sobre la oferta turística de México.
5. Intensificar la integración de nuevos paquetes aéreos y terrestres, que ofrezcan descuentos hasta de un 40% sobre las tarifas normales y generen flujos turísticos domésticos hacia los diversos destinos del país. Con ello se ampliarán las facilidades al turismo nacional y se coadyuvará a desalentar la salida adicional de divisas por los viajes de mexicanos al extranjero.

A fin de asegurar la mayor penetración de dichos paquetes en el mercado, se contará con mayores y adecuados tiempos oficiales en los medios electrónicos de comunicación, que permitan su amplia difusión.

6. Incrementar, en concertación con el sector social y especialmente con las organizaciones obreras, el diseño y comercialización de paquetes de viajes, super-económicos, -- que faciliten las vacaciones de los trabajadores y sus familias, para multiplicar las opciones de recreación y viajes accesibles a estos grupos de la población.

#### CONCIENTIZACION TURISTICA.

Todos los esfuerzos que se realicen en materia turística, deberán estar sustentados en una actitud positiva por parte de la población en general, principalmente por todos aquellos servidores públicos y prestadores de servicios que tienen una relación directa con los turistas, tanto nacionales como extranjeros, por ello se realizarán las siguientes acciones:

1. Intensificar la campaña "Seamos Amigos del Turista", mediante una mejor y mayor asignación de tiempos oficiales en los medios de comunicación, dedicados a la difusión de estos mensajes.
2. Las Secretarías de Turismo, Gobernación, Hacienda y Crédi-

to Público y de Comunicaciones y Transportes, adoptarán -- programas de concientización turística para el personal de Migración, Aduanas y Policía Federal de Caminos.

3. Se divulgarán ampliamente los derechos y obligaciones a -- que están sujetos los visitantes en las oficinas gubernamentales que los atienden y en áreas de acceso al público, a fin de fortalecer una imagen de eficiencia y hospitalidad hacia el turista.

#### PROTECCION Y ATENCION AL TURISTA.

Dentro del marco del Programa Nacional de Seguridad, a cargo de la Secretaría de Gobernación, se intensificarán los esfuerzos para dar mayor seguridad y atención al turista, a través del Comité de Trabajo Intersecretarial que se integró, a finales de 1984, a nivel de Subsecretarios y Subprocuradores, en coordinación con las Secretarías de Relaciones Exteriores, Gobernación, Comunicaciones y Transportes y Turismo, así como las Procuradurías General de la República y de Justicia del -- Distrito Federal, que ha determinado acciones preventivas y correctivas en materia de seguridad al turista y dado seguimiento a la solución de casos específicos de actos delictivos, cometidos en su agravio.

Las Secretarías de Gobernación y de Turismo, incrementarán estas acciones, instalando comités semejantes a nivel regional

con objeto de asegurar un seguimiento más rápido y eficaz de sus medidas, a través de una mayor coordinación y colaboración con autoridades estatales y municipales, así como con los sectores social y privado de los destinos turísticos.

Se mejorará la operación del teléfono 250 01 23, que está en servicio en la Secretaría de Turismo, las 24 horas del día, para recibir y atender las quejas que presenten los turistas.

La Secretaría de Turismo, con la colaboración de la Procuraduría Federal del Consumidor, mejorará y agilizará la atención a las quejas que presentan los usuarios, sobre servicios turísticos y difundirá la localización de las oficinas que prestan este servicio.

Se editará una publicación trilingüe con amplia información, para orientar al turista en la atención de las quejas y emergencias más usuales, la que en un plazo no excederá de 30 días, se distribuirá profusamente.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, incrementará el equipo de la policía federal de caminos, en adición al de 14% que tuvo en 1985. Conjuntamente con los "Angeles Verdes" de la de Turismo, intensificará sus recorridos de vigilancia, sobre todo en las carreteras de mayor flujo turístico.

## COORDINACION INTERSECTORIAL.

En la actividad turística, se presenta un intenso cruce de funciones y atribuciones de diversas autoridades, que demandan acciones de la competencia de distintos niveles de gobierno, - por lo que se requiere crear mecanismos e instancias adecuados para su solución, mediante:

- 1.- La celebración de reuniones trimestrales de la Comisión Intersecretarial Ejecutiva de Turismo (CIET), presididas -- por el titular del ejecutivo federal, con el propósito de dar seguimiento al programa aquí establecido y deteminar - nuevas políticas.
2. La creación de la Subcomisión de Transportación Aérea dentro de la CIET, con objeto de reunir a SECTUR, SCT, SHCP, - SGOB, AEROMEXICO, MEXICANA DE AVIACION, CONCANACO y, eventualmente, otros prestadores de servicios conexos, que analicen la evolución de corto plazo del transporte aéreo y defina consecuentemente las medidas y políticas de carac-ter operativo y promocional que se requieran, (operación - de rutas, participación líneas aéreas comerciales extranjeras).
3. El actiyo funcionamiento de los comités locales de facili-tación aeroportuaria, que promoverán las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y la de Turismo con la partici-

pación de ASA, SHCP, SGOB, SS, SARH, Gobiernos Estatales y Municipales y líneas aéreas. A estas reuniones se invitará a los representantes de prestadores de servicios, para que en reuniones mensuales traten la problemática particular de los aeropuertos respectivos y propongan medidas de solución.

**APENDICE III**

**SECRETARIA DE TURISMO**  
**REGLAMENTO DE OPERACIONES DE MARINAS TURISTICAS**

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidente de la República.

MIGUEL DE LA MADRID H., Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 31,36,37 y 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 25 de la Ley del Registro Federal de Vehículos, y 20., 40., fracción VII, 41,51,52, fracciones XI y XII, 58,73 y Quinto Transitorio de la Ley Federal de Turismo, he tenido a bien expedir el siguiente

## REGLAMENTO DE OPERACIONES DE MARINAS TURISTICAS

### CAPITULO I

#### Disposiciones Generales

ARTICULO 1o.- El presente Reglamento tiene por objeto regular el registro de los operadores de marinas turísticas, y la operación y promoción de éstas como servicios turísticos en los términos de la Ley de la materia. La aplicación de este Reglamento corresponde al Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Turismo, a la que en lo sucesivo se le identificará como "La Secretaría", sin perjuicio de las atribuciones con que en esta materia cuentan otras dependencias de la Administración Pública Federal.

ARTICULO 2o.- Para efectos de este Reglamento, se entiende - por marina turistica el conjunto de instalaciones a través de - las cuales se presta abrigo y servicios a embarcaciones de re- - creo y deportivas, nacionales o extranjeras, construidas de -- conformidad con las disposiciones y normas que corresponde a-- aplicar a las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, y de Desarrollo Urbano y Ecología.

Se consideran como partes integrantes de una marina, los --- cuerpos de agua que la componen, la superficie de terreno co-- lindante con dichos cuerpos de agua que se destina al servicio de la marina, así como las instalaciones y demás bienes dedicados al abrigo y servicios mencionados.

ARTICULO 3o.- Para que una marina sea considerada turística, deberá contar, cuando menos, con las siguientes instalaciones o servicios:

- I.- Señalización para entrada y salida de embarcaciones;
- II.- Fondeo, amarre y atraque de embarcaciones;
- III.- Suministro de combustible y lubricantes;
- IV.- Suministro de agua potable y de energía eléctrica para las embarcaciones:
- V.- Alumbrado general:

- VI.- Medios mínimos de varada y botadura de embarcaciones;
- VII.- Mantenimiento y reparaciones menores y de urgencias de las embarcaciones;
- VIII.- Radiocomunicación;
- IX.- Equipo contra incendio;
- X.- Sanitarios;
- XI.- Recolección de basura, de desecho de pescado y de aceite quemado de eliminación de aguas residuales y, en general, de conservación del medio ambiente; y
- XII.- Oficina administrativa con sistemas para registrar usuarios, registrar entrada y salida de embarcaciones, y proporcionar información sobre condiciones climáticas y rutas de navegación locales.

ARTICULO 4o.- Para efectos de este ordenamiento, se entiende como operador de una marina turística a la persona física o moral que esté autorizada, en términos del Capítulo II de este Reglamento, para llevar a cabo la operación, administración y manejo de una o varias marinas turísticas, mismas que suministra las obligaciones y podrá obtener los beneficios que en este mismo ordenamiento se contienen.

ARTICULO 5o.- Para los fines de este Reglamento se considera embarcaciones de recreo y deportivas en términos del artículo 2o. aquellas destinadas exclusivamente a la práctica de acti-

vidades de esparcimiento o recreativas de naturaleza turística, ya sean nacionales o de procedencia extranjera.

## CAPITULO II

### Inscripción en el Registro Nacional de Turismo

ARTICULO 6o.- Las personas físicas o morales que operen una marina podrán estar inscritas en el Registro Nacional de Turismo, para lo cual deberán presentar la correspondiente solicitud ante la Secretaría, manifestando que disponen de las instalaciones y servicios señalados en el artículo 3o. a la que acompañarán copias certificadas de las concesiones, permisos o autorizaciones para el establecimiento y operación de la marina otorgadas por las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, y de Desarrollo Urbano y Ecología. Tratándose de personas morales se presentarán también los documentos en los que consten su constitución y objeto, así como la personalidad jurídica de quien promueva.

ARTICULO 7o. Además de lo señalado en el artículo precedente, los operadores de marinas turísticas deberán someter a consideración de la Secretaría el Reglamento Interno de la marina de que se trate, que contendrá las normas de operación de la marina, los requisitos que deberán cumplir quienes pretendan hacer uso de sus instalaciones y servicios, y los derechos y obligaciones tanto de los usuarios como del operador.

ARTICULO 8o. Presentados la solicitud y los documentos a que alude el artículo 6o. y aprobado el Reglamento Interno citado en el artículo 7o. la Secretaría practicará, dentro de los treinta días hábiles siguientes una visita de verificación a la marina, a efecto de determinar si la misma cuenta con las instalaciones y servicios mencionados en el artículo 3o.

Si del dictamen que al efecto se levante se desprende que - en la marina se cumple con los requisitos enlistados, la Secretaría procederá a inscribir al operador y a la marina en - el Registro Nacional de Turismo y a extender la Cédula Turística como constancia de dicha inscripción.

ARTICULO 9o.- En caso de que de la visita de verificación - la Secretaría concluya que en la marina no se cuenta con la totalidad de las instalaciones y servicios comprendidos en el artículo 3o. formulará un dictamen técnico en el que indicará al operador los puntos faltantes que deban ser cumplidos, correspondiendo al operador dar aviso a la Secretaría cuando se hayan subsanado las deficiencias, con el fin de que ésta proceda conforme al párrafo segundo del artículo 8o.

ARTICULO 10o.- La Cédula Turística con que cuente una marina turística deberá exhibirse en un lugar visible en el área de registro de los usuarios.

### CAPITULO III

#### Normas de operación de las marinas turísticas

ARTICULO 11.- Para autorizar a una embarcación el uso de las aguas e instalaciones de una marina turística, en los casos en que proceda de un puerto extranjero o se dirija a él en forma directa, el operador de la marina verificará que previamente se hayan otorgado las autorizaciones respectivas por las autoridades migratorias, hacendarias, marítimas, sanitarias y cualquier otra que corresponda.

ARTICULO 12.- Los operadores de las marinas turísticas llevarán los registros que les permitan controlar la estadía de las embarcaciones en la marina así como sus entradas y salidas de ésta, mismos que tendrán a la disposición de las autoridades competentes y, tratándose de embarcaciones extranjeras, de la autoridad hacendaria en lo particular.

ARTICULO 13.- Las embarcaciones que se encuentren en marinas deberán contar con un seguro vigente que cubra daños a terceros.

Todo operador de una marina turística deberá contar, a su vez, con un seguro que cubra su responsabilidad civil y con un seguro de grupo con la cobertura indicada en el párrafo anterior, y no admitirá en la marina a embarcaciones que no se

encuentren aseguradas, a menos que se integren al seguro de - grupo mencionado.

Será responsabilidad de los operadores que las condiciones - de seguridad en las marinas no se alteren en forma tal que in- validen los seguros con que cuenten las embarcaciones.

ARTICULO 14.- El operador de una marina turística podrá ne- gar la entrada de una embarcación, abstenerse de prestarle -- servicios u ordenar su salida de la marina, cuando las condi- ciones de la embarcación no reúnan los requisitos mínimos de seguridad y pongan en peligro a las demás embarcaciones o a - las instalaciones, o puedan dañar las condiciones ecológicas de la marina.

ARTICULO 15.- La entrada y salida de embarcaciones a y desde una marina turística en ella registradas, con fines recreati- vos o deportivos, se sujetarán a las normas y procedimientos que aplica la autoridad competente en la materia, misma que establecerá e instrumentará los mecanismos necesarios para fa- cilitar la operación de las marinas.

ARTICULO 16.- En los casos que se requiera los operadores - de marinas turísticas darán aviso inmediato a las autoridades que deban intervenir en búsquedas o rescates de embarcaciones y de tripulaciones, y les prestarán toda la ayuda e informa- ción de que dispongan.

ARTICULO 17.- Las tarifas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a los operadores de marinas turísticas por los servicios que proporcionen a los usuarios, serán registradas ante la Secretaría dentro de los treinta días siguientes a que obtengan la Cédula Turística, y dentro de los quince días siguientes a aquél en el cual se les hayan autorizado nuevas tarifas.

Al ser comunicadas las tarifas a la Secretaría ésta las registrará en sus términos y las mismas deberán ser exhibidas por el operador, en forma visible, en el lugar de registro de los usuarios.

ARTICULO 18.- Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal cuyas atribuciones y funciones se relacionen con la construcción, equipamiento y operación de las marinas turísticas expedirán las disposiciones administrativas y los manuales de carácter técnico que orienten y normen a las personas físicas o morales que pretendan establecerlas y operarlas.

#### CAPITULO IV

##### Comisión Consultiva de Marinas Turísticas

ARTICULO 19.- Con el propósito de analizar lo relacionado -

con el registro, operación y promoción de las marinas turfsti cas se integrará un órgano colegiado que será denominado "Comisión Consultiva de Marinas Turfsticas".

ARTICULO 20o.- La Comisión Consultiva de Marinas Turfsticas se integrará por un representante de la Secretaría uno de la - Secretaría de Hacienda y Crédito Público, uno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes uno de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, uno del Fondo Nacional de Fomento al Turismo y tres de los operadores de marinas turfsticas.

Por cada representante propietario se designará un suplente.

Será Presidente de la Comisión el representante de la Secretaría mismo que designará a quien deba fungir como Secretario Técnico.

ARTICULO 21.- La Comisión Consultiva tendrá las siguientes funciones:

- I.- Actuar como órgano de consulta en todo lo relativo al - registro, operación y promoción de las marinas turfsti cas.
- II.-Opinar en los casos que la Secretaría lo considere necesario, sobre los dictámenes que se formulen como resul-

- tado de las visitas de verificación que se practiquen de conformidad con el Artículo 8o. de este ordenamiento.
- III. Opinar cuando la Secretaría lo estime conveniente, sobre los reglamentos internos que presenten los operadores - de marinas al solicitar su inscripción en el Registro - Nacional de Turismo;
- IV. Opinar , a petición de cualquiera de sus integrantes sobre la conveniencia de establecer recintos fiscalizados en marinas turísticas así como sobre el otorgamiento de autorización para la explotación comercial con fines -- turísticos de embarcaciones extranjeras; y
- V. Las demás que se requieran para el cumplimiento de su - objeto.

#### CAPITULO V

#### Promoción de las Marinas Turísticas y Prerrogativas de los Operadores.

ARTICULO 22.- La Secretaría apoyará a las personas físicas o morales que pretendan establecer marinas, así como a los operadores de marinas turísticas, en las gestiones y trámites - que lleven a cabo ante otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y gobiernos estatales y municí

ales.

ARTICULO 23.- Las personas físicas o morales que pretendan establecer una marina turística, podrán solicitar al Fondo - Nacional de Fomento al Turismo, el descuento de documentos - derivados del otorgamiento de créditos por sociedades nacionales de crédito con sujeción a las Reglas de Operación de Crédito que lo rigen y a sus disponibilidades de recursos, con el propósito de equipar y habilitar dichas marinas.

Los operadores de marinas turísticas que cuenten con la correspondiente Cédula Turística, también podrán solicitar el descuento de documentos crediticios al Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con propósitos de ampliación o mejoramiento de sus instalaciones y servicios, con sujeción a las Reglas - y disponibilidades mencionadas.

## CAPITULO VI

Cancelación de la Cédula Turística.

ARTICULO 24.- Con el propósito de constatar que las marinas turísticas registradas ante ellas conservan las instalaciones y servicios que permitieron el otorgamiento de la Cédula Turística, la Secretaría practicará periódicamente visitas de - verificación a las mismas.

ARTICULO 25.- En caso de que después de la visita que se refiere el artículo 24 se dictamine que la marina turística de que se trata carece de alguna o algunas de las instalaciones o servicios mencionados, la Secretaría concederá al operador un plazo hasta de seis meses para que subsane la o las anomalías respectivas

Si transcurrido el plazo otorgado el operador no ha llevado a cabo las medidas indicadas, la Secretaría podrá cancelar la Cédula Turística, lo que implicará que el operador pierda las prerrogativas que haya obtenido al contar con la Cédula, mencionadas en el Capítulo V del presente Reglamento.

ARTICULO 26.- Lo dispuesto en el artículo anterior, es sin perjuicio de que las autoridades competentes puedan en cualquier tiempo, de conformidad con las disposiciones aplicables adoptar las medidas e imponer las sanciones que correspondan en el ámbito de competencia de cada una.

#### TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.- El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO SEGUNDO.- Se abrogan el Reglamento de Operadores de Marinas y Puertos Turísticos de fecha 26 de noviembre de 1982, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día

30 del mismo mes y año, así como las demás disposiciones que se opongan al presente ordenamiento

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la --  
Ciudad de México, Distrito Federal, a los 17 días del mes de  
junio de mil novecientos ochenta y seis.- Miguel de la Madrid  
H.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, -  
Jesús Silva Herzog F.- Rúbrica.- El Secretario de Comunica-  
ciones y Transportes, Daniel Díaz Díaz.- Rúbrica.- El Secreta  
rio de Desarrollo Urbano y Ecología, Manuel Camacho Solís.-  
Rúbrica.- El Secretario de Turismo, Antonio Enríquez Savignac.-  
Rúbrica.

**APENDICE IV**

**DIARIO OFICIAL**

**SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO**

ACUERDO que señala reglas para la importación temporal de embarcaciones recreativas y deportivas y para el funcionamiento de recintos fiscalizados en marinas turísticas.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.- Secretaría Particular .- Of.: 101-854.

#### CONSIDERANDO

Que la importación temporal de embarcaciones recreativas y deportivas extranjeras tiene una regulación legal específica.

Que entre las disposiciones que la regulan se encuentra la posibilidad de autorizar a los importadores temporales para la explotación comercial de sus embarcaciones en la prestación de servicios turísticos.

Que un apropiado mecanismo de control fiscal y de aprovechamiento óptimo de los servicios turísticos náuticos es la previsión de que las citadas autorizaciones sólo se otorguen cuando la explotación comercial se haga a través de operadores de marinas turísticas registrados ante las autoridades competentes y se cumpla con los requisitos legales reglamentarios y con los previstos en las reglas de carácter general que expida esta Secretaría.

Que para asegurar el adecuado control fiscal del régimen -- descrito es conveniente establecer los requisitos que deberán satisfacer por los citados operadores de marinas turísticas - para que se les autorice el funcionamiento como recinto fiscalizado, apto para recibir en depósito a embarcaciones extranjeras.

Que es oportuno señalar las reglas de aplicación administrativa correspondientes a fin de promover el uso de los instrumentos aduaneros mencionados y estimular el desarrollo del turismo náutico en el país, por lo que , con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23 y 25 párrafos segundo y tercero 30 y 36 inclusive de la Ley del Registro Federal de Vehículos 24,27,29, 30,36 a 40 inclusive del Reglamento de la citada Ley y 6o., fracción XXII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, he tenido a bien dictar - el siguiente

#### ACUERDO

PRIMERA.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá autorizar la importación temporal de embarcaciones recreativas y deportivas extranjeras a sus propietarios residentes en el extranjero hasta por el mismo periodo que corresponda a la calidad migratoria con la que éstos ingresen al país.

En caso de otorgamiento, las embarcaciones sólo podrán ser -

conducidas por el importador temporal o por las personas autorizadas por las disposiciones legales.

Los veleros de más de cuatro metros de eslora, incluso sin motor, las embarcaciones y los demás vehículos que naveguen impulsados por uno o varios motores que conforme a las disposiciones de la Ley del Impuesto General de Importación tengan el carácter de deportivas o recreativas, podrán ser objeto de la importación temporal a que este Acuerdo se refiere.

SEGUNDA.- Cuando la importación temporal se autorice por más de seis meses, las embarcaciones deberán quedar inscritas con carácter provisional en el Registro Federal de Vehículos.

Si procediere prorrogar una importación temporal, de manera que la estancia en el país de la embarcación exceda del lapso de seis meses, la prórroga se otorgará en unión de la inscripción provisional.

TERCERA.- El importador temporal, durante la vigencia de la autorización podrá salir del país sin retornar la embarcación, si la deja en recinto fiscal; si la deposita en recinto fiscalizado o si garantiza la operación cuando no estuviere ya otorgada.

CUARTA.- Se podrá autorizar al importador temporal para que la embarcación continúe en el país hasta por el plazo máximo de

cinco años de estadía y para que durante el mismo pueda ser de  
dicada a explotación comercial en la prestación de servicios -  
turísticos, aún cuando concluya el periodo correspondiente a -  
su calidad migratoria, siempre que se cumpla con lo siguiente:

a) Que el interesado, bajo protesta de conducirse con verdad,  
se comprometa a dar debido cumplimiento a las obligaciones es-  
tablecidas en las leyes mexicanas, incluyendo las fiscales, co  
mo consecuencia de la explotación que en su caso se autorice.

b) Que la embarcación objeto de explotación quede afecta pre  
ferentemente al pago de las obligaciones fiscales; tenga por lo  
menos 32 pies de eslora y se encuentre en trámite de inscrip-  
ción o inscrita en el Registro Federal de Vehículos con carác-  
ter provisional.

c) Que la explotación se realice a través de un operador de  
marina turística registrado con tal carácter por las autorida  
des competentes y que cuente con autorización para operar un -  
recinto fiscalizado.

d) Que se acredite la aceptación del operador de la marina -  
turística, propuesto por el interesado, para realizar la explo  
tación, para recibir en depósito la embarcación y para respon-  
sabilizarse solidariamente con el importador temporal del cum-  
plimiento de las obligaciones legales generadas como consecuen  
cia de la explotación que en su caso se autorice.

Si se otorga la autorización, lo anterior deberá seguirse -  
cumpliendo durante su vigencia.

En caso de incumplimiento tanto la autorización como la impor-  
tación temporal quedarán sin efecto y el importador o el operad  
dor de la marina turística correspondiente, deberá retornar al  
extranjero la embarcación en el plazo de un mes contado desde  
el día que se notifique la resolución respectiva.

El interesado podrá renunciar a una autorización vigente.

QUINTA.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá -  
autorizar a los operadores de marinas turísticas el funciona--  
miento de recintos fiscalizados en las propias marinas siempre  
que éstos reúnan los siguientes requisitos:

- a) Contar con la cédula turística correspondiente;
- b) Adaptar las instalaciones y las áreas en que se proponga  
establecer el recinto a las medidas de seguridad que señala -  
la propia Secretaría, para lo cual someterá a aprobación los  
planos y proyectos respectivos.
- c) Expresar su conformidad para obligarse solidariamente en  
el cumplimiento de las obligaciones legales que se generen co-  
mo consecuencia de la importación temporal de las embarcaciones  
extranjeras que reciba, del depósito y custodia de las mismas y

de su explotación comercial en su caso.

d) Otorgar la garantía correspondiente en la forma y por el monto que establezca la Secretaría, así como contar con el seguro correspondiente.

e) Acreditar haber cumplido con los demás requisitos que exigen las leyes.

Las autorizaciones serán intransferibles y señalarán los límites del recinto fiscalizado.

SEXTA.- La persona a quien se autorice para operar un recinto fiscalizado y recibir embarcaciones importadas temporalmente estará obligada a:

a) Responder solidariamente de las obligaciones legales, incluyendo las obligaciones y créditos fiscales, generados como consecuencia de la importación temporal de las embarcaciones - del depósito y custodia de las mismas y de su explotación comercial, en su caso.

b) Cumplir con las obligaciones fiscales que le correspondan como contribuyente y como retenedor de impuestos a cargo de los residentes en el extranjero, así como las que le impongan la ley como operador de marina turística.

d) Mantener vigentes las garantías y los seguros a que se -

encuentra obligado.

d) Asegurar el control efectivo de las embarcaciones a través de un registro pormenorizado de éstas en el que consten -- sus datos de identificación, características y accesorios así como sus salidas para fines recreativos y deportivos y sus retornos.

e) Vigilar que las instalaciones y áreas del recinto fiscalizado cumplan las medidas de seguridad señaladas por la Secretaría, así como cuidar que el personal que autorice para conducir las embarcaciones se apegue a los itinerarios y normas que señalen las autoridades competentes.

f) Dar los avisos previstos por la ley respecto de las embarcaciones bajo su custodia, especialmente los de robo total o parcial, destrucción o desaparición de una embarcación.

g) Permitir las visitas periódicas ordenadas por la Secretaría y proporcionarles la información y documentación que se le requiera para comprobar el funcionamiento adecuado del recinto fiscalizado.

Las embarcaciones depositadas en un recinto fiscalizado serán conducidas exclusivamente por el operador de la marina turística o por el personal contratado por él, de conformidad con los fines de la autorización que se hubiese otorgado al -

portador temporal.

SEPTIMA. Cuando el operador de una marina turfstica autorizado para funcionar con un recinto fiscalizado deje de cumplir - sus obligaciones la Secretaría le notificará el incumplimiento otorgandole un plazo de 30 días para que haga valer sus derechos y presente las pruebas que juzgue convenientes.

Si el plazo otorgado no desvirtúa el incumplimiento, se cancelará la autorización, otorgando un plazo de 30 días para reubicar las embarcaciones en otros recintos fiscalizados o, en - su caso para retornarlas al extranjero.

#### TRANSITORIA

UNICA.- Este Acuerdo entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

México, D.F. a 14 de mayo de 1986.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Jesús Silva Herzog.- Rubrica.